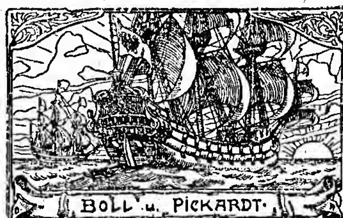


von Max Foss, Admiral z. D. // bei Boll u. Pickardt Verlagsbuchhandlung Berlin

Die Seeschlacht vor dem Skagerrak

Von Admiral z. D. Foss



Umschlagzeichnung von Franz Schumann

Boll u. Pickardt, Verlagsbuchhandlung, Berlin

31. Mai 1916

Seit Kaiser Wilhelm II. die Regierung antrat, hat er es als seine ihm besonders am Herzen liegende Pflicht betrachtet, dem Reiche eine starke Flotte zu schaffen und seine Seeinteressen zu fördern. In dem Großadmiral v. Tirpitz fand er den Mann, der für die deutsche Marine das wurde, was dereinst unter weiland Kaiser Wilhelm dem Großen Roon für dessen Heer gewesen war. Eine stattliche Wehrmacht zur See war es, mit der Deutschland in den Weltkrieg eintrat. Noch besaß sie allerdings keine Geschichte, wenn sie auch bei den verschiedensten Gelegenheiten gezeigt hatte, daß die Seeleute, über denen die Flagge mit dem Eisernen Kreuz flatterte, von dem gleichen Mut, dem gleichen Pflichtgefühl beseelt waren, die ein treu gehütetes Erbe des deutschen Heeres bilden. Bei Unglücksfällen, Hilfeleistungen, den Kämpfen in den Kolonien und Schiffsgefechten hatten Offiziere und Mannschaften gezeigt, daß sie hohes technisches Können mit unerschütterlicher Todesverachtung und Selbstaufopferung zu verbinden wußten. Das trat beim Untergange des „Großen Kurfürst", des „Iltis", der Fregatte „Gneisenau" ebenso in die Erscheinung wie bei den Gefechten in den Urwäldern Ost- und Westafrikas, im dürren Südwest, im paradiesischen Samoa, in den Carolinen und China klar in die Erscheinung. In der Hochseeflotte sowohl wie an Bord der im Auslande befindlichen Kreuzer wurde in harter, nie ermüdender Arbeit angestrebt, die kriegerische Leistungsfähigkeit auf eine immer höhere Stufe zu heben. Ein durch das Bewußtsein hohen Könnens geschaffenes Selbstbewußtsein, das sich frei von jeder Ueberhebung hielt, erfüllte die Besatzungen vom Admiral bis zum einfachen Seemann. Das alles ließ für den Ernstfall besonders Großes erwarten. Mit einer naiven Zuversicht blickte das ganze Volk auf seine Flotte und es sollte sich zeigen, daß diese des Vertrauens würdig war, das man ihr bedingungslos von allen Seiten entgegenbrachte. Als dann das Riesenringen begann, in dem Deutschland um sein Bestehen kämpfte, als unsere Auslandkreuzer, heimatlos auf den Ozeanen, sich mit einer ungeheuren Uebermacht herumschlugen, bis sie schließlich in so glorreicher Weise unterlagen, daß der Ruhm eines Leonidas dagegen erblich; als deutsche Kreuzer mit den britischen in der Nordsee sich maßen, als unsere Tauchboote unter Wasser und die Marineluftschiffe über den Wogen das räuberische Inselvolk bedrängten, so daß es zum ersten Male in seiner Geschichte erkennen mußte, daß gegen deutsche Tatkraft ein breiter Wassergraben nur einen sehr fraglichen Schutz bildet, da wurde aller Welt klar, daß die Zuversicht der Deutschen zu ihrer Flotte berechtigt war. Ein nicht wesentlich schwächeres britisches Geschwader war von einem deutschen ohne eigene Verluste binnen einer knappen Stunde vernichtet worden, ein um das Doppelte überlegenes hatte am 24. Januar einen um das Dreifache größeren Verlust erlitten; als das Kreuzergeschwader des Grafen Spee bei den Falklandinseln von einer sechsfachen Uebermacht angegriffen wurde, brauchte diese viele Stunde, um es niederzukämpfen und mußte diesen Erfolg mit schweren Opfern erkaufen. Daß die britische Flotte zahlenmäßig dreimal so stark war wie die deutsche, war nicht zu leugnen, ob sie in einer großen Seeschlacht sich ihr als tatsächlich überlegen erweisen würde, durfte angesichts dieser Vorgänge billig bezweifelt werden. Mit vollster Zuversicht konnten wir einem Kampfe großen Stils entgegensehen. Aber zu einem solchen war es noch immer nicht gekommen. Das abwartende Verhalten der britischen Seemacht und strategische Rücksichten legten dem Tatendurst der deutschen Seeleute Fesseln an, die immer schmerzlicher drückten, als die Zeit verrann. Erst nach zweiundzwanzig Monaten verbissenen Wartens erschien „der Tag", an dem die Leistungsfähigkeit der jungen Schöpfung Kaiser Wilhelms der denkbar schwersten Probe unterzogen werden sollte, der Tag, an dem sie mit der zahlenmäßig mehrfach überlegenen, ruhmgekrönten britischen Flotte um den Erfolg ringen durfte.

Ehe wir an die Schilderung der größten Seeschlacht aller Zeiten herantreten, erscheint es geboten, den Leser durch einige Worte über das Wesen des Seekriegs indenstand zu setzen, den folgenden Darlegungen mit dem nötigen Verständnis folgen zu können.

Die Waffen des Kriegsschiffs.

Die Hauptwaffe des Schiffs ist das Geschütz; denn dieses kann gegen die verschiedenartigsten Ziele bis auf Entfernungen von 20 km gebraucht werden. Wohl gibt es Kanonen, die Geschosse doppelt so weit zu schleudern vermögen; auf See läßt sich diese Möglichkeit nicht ausnutzen, weil die Schiffe auf solche Entfernung nicht mehr sichtbar sind. Die Steigerung der Kaliber bis zu 38 cm, die große Länge der Rohre — das 45 Kaliber lange Kruppsche 38,1-cm-Rohr ist 17,1 m lang — die wachsende Schwere der Geschosse — die 38,1-cm-Granate wiegt 760 kg — hat der Artillerie ihre ursprüngliche Bedeutung als Hauptwaffe für absehbare Zeit gesichert trotz der Fortschritte, die inzwischen auch der Torpedo und die Schutzeinrichtungen an Bord zu verzeichnen hatten. Nahe der Mündung durchschlägt ein solches Geschoß einen Panzer von 1257 mm. Das ist eine Deckung, wie sie nirgends zur Anwendung gelangt. Die Dicke der stärksten Panzerplatten auf den neuesten britischen Linienschiffen beträgt 366 mm. Sie fanden bei den schweren Türmen der „Warspite"-Klasse Anwendung; während die Wasserlinie durch 300-mm-Platten geschützt ist

Die Wirkung der Sprenggeschosse am Ziel ist sehr groß. Praktische Versuche ergaben, daß eine 30,5-cm-Granate, die im Zwischendeck eines alten Panzerschiffs auf elektrischem Wege zur Explosion gebracht wurde, einen Geschützturm, in dem zwei schwere Geschütze standen, von seinen Unterbauten losriß und umstürzte. Das verursachten nicht Sprengstücke, sondern der ungeheure Gasdruck, den die Sprengladung der berstenden Granate erzeugt. Dieser im Verein mit einer Hitzeentwicklung, die Metalle zu flammenartigem Glühen bringt, sowie die Giftigkeit der durch die heutigen Sprengstoffe bei ihrer Zersetzung erzeugten Gase bringen es mit sich, daß alle Lebewesen in dem getroffenen Schiffsraum sofort getötet werden. Die Wirkung wird aber noch erhöht durch die Geschoßsplitter, die Trümmer der durchschlagenen Bordwand und die durch diese losgerissenen Stücke der Innenräume. So wirkt der Treffer eines großen Geschosses wie eine Katastrophe. Das macht es ohne weiteres verständlich, von welcher Wichtigkeit es ist, daß möglichst frühzeitig Treffer erschossen werden. Die Zeiten, in denen sich Schlachtschiffe stundenlang auf kürzeste Entfernung bekämpften, sind ein für allemal vorüber.

Je schwerer ein Geschütz ist, auf desto größere Entfernung kann es solche oder ähnliche Wirkungen verursachen. Für die Taktik spielt diese Tatsache insofern eine Rolle, als ein schwer bewaffnetes Schiff sich einem leichter bestückten Gegenüber mit mehr Aussicht auf Erfolg im Gefecht auf weite Entfernung schlägt; und im allgemeinen wird gesagt werden können, daß was für den Einen ein Vorteil ist, für den Gegner einen Nachteil bedeutet. Ein leicht bewaffnetes Schiff schlägt sich besser im Nahkampf. Ein großes Schiff, das wie die britischen Schlachtkreuzer mit 34- und 10-cm-Kanonen ausgerüstet ist, wird im Kampf gegen ein mit 28- und 15-cm-Geschützen bewaffnetes richtig handeln, wenn es sich so weit entfernt hält, daß die 15-cm-Kanonen des Gegners noch nicht wirksam werden können. Es verzichtet dann allerdings auf seine 10-cm, tauscht aber dafür den Vorteil ein, daß sein Feind die viel wirksameren 15-cm nicht benutzen kann. Das veranlaßte den britischen Admiral Beatty am 24. Januar 1915 die Gefechtsentfernung nicht unter 14 km sinken zu lassen. Voraussetzung für ein entsprechendes Verhalten ist, daß überlegene Geschwindigkeit die Wahl gestattet, auf welche Entfernung man schlagen will.

Mit dem Sinken des Gewichts eines Geschosses geht die Wirkung am Ziel schnell herab. Eine unendlich große Anzahl leichter Geschosse kann Verheerungen, wie sie oben angedeutet wurden, niemals zuwege bringen. Wenn zwei gleich große Schiffe sich im Gefecht gegenüberstehen, so ist das mit einer kleineren Anzahl schwerer Geschütze armierte dem mit mehr, aber Geschützen leichteren Kalibers gegenüber von vornherein im Vorteil. Wenn letzteres auch dank einem guten Schießverfahren und einer überlegenen Ausbildung seiner Geschützbedienungen früher als der andere Treffer erschießen mag, so wird der erste, durch wenn auch spätere aus den gröbern Kalibern die Wage des leicht bewaffneten alsbald in die Höhe schnellen lassen.

Es ist selbstverständlich, daß ein normales Schiff mit um so schwereren Geschützen bewaffnet werden kann, je größer es ist. Kleine Kanonenboote mit einer Riesenkanone sind ein überwundener Standpunkt.

Das Krepieren der Sprenggeschosse wird durch einen Zünder bewirkt. Es gibt deren, die ein aufschlagendes Geschoß zum sofortigen Platzen bringen (Augenblickszündung), auch wenn das Ziel wenig widerstandsfähig ist. Andere bewirken die Explosion ein winziges Zeitteilchen später (verzögerte Zündung). Sie sind am Platze bei der Beschießung widerstandsfähiger Deckungen z. B. von Panzerplatten. Dem Geschoß soll damit Zeit gelassen werden, die Platte zu durchschlagen und erst hinter ihr zu krepieren. Beide Arten haben ihre Berechtigung, ihre Vorzüge und Nachteile verschiedenen Zielen gegenüber. Trifft ein Geschoß mit Augenblickszündung auf schweren Panzer, so wird es außerhalb desselben auseinander fliegen, ohne die Platte zu durchbrechen. Dagegen wird es in Schornsteinen, Masten oder ungepanzerten Schiffsräumen große Verheerungen anrichten. Ein Geschoß mit verzögerter Zündung dagegen kann durch die dünnen Stahlbleche eines kleinen Kreuzers oder Zerstörers schlagen und vielleicht erst krepieren, nachdem es auf der entgegengesetzten Seite wieder hinausgefahren ist. Von

einer Minenwirkung im Innern des getroffenen Fahrzeugs wird dann nicht zu sprechen sein; dagegen wird sie voll zur Geltung kommen in gepanzerten Räumen.

Daß ein Geschütz wertvoll wird, wenn es in einer gegebenen Zeiteinheit viele Schüsse abgeben kann, ist einleuchtend. Alle Geschütze der Gegenwart sind mit Einrichtungen versehen, die das gestatten. Sie werden Schnelladekanonen (SK) genannt. Schwere Kaliber können in der Minute 1—2 Schuß, 15 cm etwa 10, 10 cm 15, 8 cm bis zu 25 gezielte Schüsse abgeben. Als Vergleich diene, daß das Zündnadelgewehr von 1864—1870 12 Schüsse zu feuern imstande war.

Bezeichnet werden die Kanonen nach ihrem Kaliber und ihrer Rohrlänge, wobei das Kaliber als Rechnungseinheit dient. Ein 28-cm-SK-L/40 ist also ein Rohr vom 28-cm-Kaliber und 40 × 28 cm = 11,20 m Länge.

Die Möglichkeit, ein Geschütz schnell zu laden, kann aber nur zu schnellem Schießen ausgenutzt werden, wenn man auch zu zielen imstande ist. Das Ziel wurde jedoch durch den Pulverdampf dem Auge des Schützen entzogen. Erst als rauchschwacher Pulver eingeführt worden war, waren die Vorbedingungen für die Ausnutzung der SK geschaffen. Trotzdem entwickeln die großen Ladungen der schweren Geschütze — das 30,5-cm-SK-L/45 hat eine Pulverladung von 142 kg — immer noch dichte Rauchwolken. Dieselben zerfließen an der vom Winde getroffen (Luv) Schiffsseite schnell, haften dagegen auf der entgegengesetzten (Leeseite) im Schutze des Rumpfes, hinter Aufbauten und Türmen erstaunlich lange. Sie verdecken den Ausblick nach Lee für geraume Zeit und verhindern damit ein gezieltes Schnellfeuer. Es befindet sich demnach ein Schiff artilleristisch im Vorteil, das in Lee steht und ein Ziel beschießt, das luwwärts liegt. Der geschickte Taktiker wird also bestrebt sein eine entsprechende Anfangsstellung zu gewinnen.

Ein anderer Punkt, der die Schießleistung bzw. das Zielen beeinflußt, ist die Beleuchtung. Gegen die Sonne ist das Zielen schwieriger, als wenn der Schütze „die Königin des Tages“ im Rücken hat. Auch der Wiederschein des Gestirns auf dem Wasser wirkt blendend. Durch farbige Gläser, die vor die Zielfernrohre gelegt werden können, kann zwar das Richten gegen bleibende Strahlung ermöglicht werden; aber es geschieht das auf Kosten der Lichtstärke des im Fernrohr erscheinenden Ziels. Während der Dämmerung dagegen, wird sich nach Sonnenuntergang ein im Westen befindliches Schiff, vor Sonnenaufgang ein im Osten stehendes, besser von Licht und Wasser abheben. Bei dichtbewölktem Himmel spielt die Beleuchtung keine Rolle.

Das Erschießen von Treffern ist leichter, wenn das Schiff geraden Kurs steuert; ein im Drehen befindliches kann nur mit Zufallstreffern rechnen.

Der Torpedo.

Daß der Torpedo ein Unterwassergeschoß ist, das eine zigarrenähnliche Form hat, wird als bekannt vorausgesetzt. Es wird an Bord größerer Schiffe und von U-Booten aus Unterwasserausstoßrohren mittels Druckluft, von Zerstörern oder Torpedobooten aus auf Deck stehenden Torpedokanonen durch eine schwache Pulverladung ausgestoßen. Die Torpedokanonen sind um einen Bolzen nach Backbord oder Steuerbord schwenkbar. Mitunter sind dieselben doppelläufig und so angeordnet, daß der Verschluß des einen Rohrs neben der Mündung des andern Rohrs liegt. Dadurch wird erreicht, daß ein querabgerichtetes Torpedodoppelkanon (TDK) einen Torpedo nach links, einen zweiten nach rechts schußfertig hat.

Ins Wasser gelangt treibt eine durch erhitzte Preßluft angetriebene Maschine den Torpedo mit großer Geschwindigkeit durchs Wasser. Selbsttätige Horizontalruder halten ihn i. a. 3 m unter der Oberfläche, Vertikalruder steuern ihn in der gewünschten Richtung geradeaus. Beim Anstoß an den feindlichen Schiffsboden tritt ein Zünder in Tätigkeit, der die im Kopf befindliche Sprengladung zur Detonation bringt. Diese reißt in die Schiffswand eine weite Bresche. Das in die benachbarten Räume eindringende Wasser läßt das Schiff sich nach der wunden Seite überlegen, schließlich kentern und sinken, falls es nicht rechtzeitig möglich ist, durch „Gegenfluten“, das Einlassen von Wasser auf der entgegengesetzten Seite, das Gleichgewicht wiederherzustellen, das Schiff auf ebenen Kiel zu legen. Je größer und neuer es ist, desto eher wird das gelingen. Denn, wenn angenommen wird, daß gleiche Wassermengen in ein getroffenes Schiff eindringen, so werden diese für das größere weniger gefährlich sein als für das kleinere. Auch das Alter des Schiffs spielt insofern eine Rolle, als der Unterwasserschutz bei dem neueren ebenso vervollkommnet worden ist, wie alles andere.

Verfehlt der Torpedo sein Ziel, den Boden eines feindlichen Schiffs, so öffnet sich selbsttätig ein Ventil; es tritt Wasser in sein Inneres und er versinkt. Allerdings kann er dann keinen Feind mehr schädigen, aber auch keinen Freund; und es ist ein unbestreitbar richtiger militärischer Grundsatz, daß es besser ist, auf Zufallswirkungen zu verzichten, als Gefahr zu laufen, daß — in diesem Falle — der treibende Torpedo einem Schiff der eigenen Flotte verhängnisvoll wird. Der Fall der „Tubantia“ zeigt, daß diese Versenkungsvorrichtung mitunter, wenn auch selten, versagt; und dann unbeabsichtigte Folgen eintreten.

Die Geschwindigkeit und Laufstrecke der Torpedos sind im Laufe der Zeit immer mehr vergrößert worden. Letztere überschreitet jetzt schon 7 km. Auf solche Entfernungen kann zwar nicht damit gerechnet werden, ein einzelnes Schiff zu treffen; wohl aber ist erreichbar, ihn durch eine Linie hinter einander fahrender

Schiffe zu senden. Die Länge eines modernen Großkampfschiffs ist 170—200 m. Die Abstände, in der die Schiffe fahren, betragen 300—400 m, gemessen von Großmast zu Großmast, d. h. bei einer aus Großkampfschiffen gebildeten Linie wird auf eine Lücke immer ein Schiffsboden von gleicher Ausdehnung folgen. Eine aus 8 Einheiten bestehende Linie ist bei 400 m Längsabstand 3000 m lang. Ein Ziel so bedeutender Ausdehnung ist nicht zu fehlen. Ob aber der Torpedo beim Passieren der Linie auf eine Lücke oder einen Schiffsboden trifft, ist Glückssache. Die Aussichten, daß er gegen ein Schiff stößt oder zu einem Fehlschuß wird, verhält sich wie die Summe der Schiffslängen zu der Gesamtausdehnung der Linie oder wie 1600 : 3000. In andern Worten: von zwei gefeuerten Torpedos hat einer die Wahrscheinlichkeit für sich, ein Schiff zu treffen. Das ist so aussichtsreich, daß füglich von keiner Munitionsverschwendung gesprochen werden kann, wenn derartige Linien bis zur vollen Ausnutzung der Laufstrecken beschossen werden

Wenn in einer Schlacht Torpedodetonationen gehört werden, so bedeutet das unter allen Umständen eine gleiche Anzahl von Treffen. Diese Detonationen sind für das geschulte Ohr deutlich vom Krachen abgefeuerter Geschütze oder berstender Granaten zu unterscheiden.

Der größte Durchmesser oder das Kaliber der deutschen Torpedos beträgt 45 und 50; das der britischen 45 und 53 cm.

Das Schiffsmaterial.

In der Seeschlacht vor dem Skagerrak sind Linienschiffe, Kreuzer und Torpedofahrzeuge zur Verwendung gelangt.

Bei dem Entwurf der Pläne für diese verschiedenen Schiffsklassen sind gewisse militärische Forderungen in erster Linie berücksichtigt worden; so beim Linienschiff die Bewaffnung und der Schutz gegen die feindliche Geschoßwirkung, bei den Kreuzern die Geschwindigkeit. Das Erscheinen des ersten Großkampfschiffs, der „Dreadnought", mit der England 1906 die Welt überrascht, hatte zur Folge, daß alle bisher vorhandenen Linienschiffe an Wert verloren. Da Großbritannien die größte Anzahl von solchen Schiffen besaß, wurde es also auch am meisten geschädigt. Alle Nationen, die nicht auf Seegeltung verzichten wollten, mußten England auf dem von ihm eingeschlagenen kostspieligen Wege folgen. Den früher gestellten militärischen Forderungen vermochte der Schiffsbau mit 13—15 000 Tonnen gerecht zu werden. Das mit 8—13 schweren Geschützen — statt der bisherigen 4 — bestückte Großkampfschiff wurde wesentlich größer. „Dreadnought" hatte einen Gehalt von 22 500 Tonnen. Sie führt 10—30,5-cm-Kanonen, und ihre Geschwindigkeit war um 3 Knoten größer als die bisher übliche. Daß außerdem der Unterwasserschutz bei einem großen Schiff besser ausgebildet werden kann, wurde bei Besprechung der Torpedos angedeutet. Die Engländer sind aber bei den Abmessungen der „Dreadnought" nicht stehen geblieben, sondern steigerten die Größe der später gebauten immer mehr. Ihre Schiffe überschritten bald 25 000 Tonnen und wurden damit zu „Ueberdreadnoughts". Die „Warspite"-Klasse ist 28 500 Tonnen groß. Hand in Hand damit ging eine Verstärkung der Artillerie und bei einzelnen Klassen auch eine Steigerung der Geschwindigkeit. Die „Dreadnought" führt neben ihren großen Kanonen nur 7,6-cm-SK als Torpedoabwehrwaffen. Diese wurden zunächst durch 10,2-cm-SK ersetzt, bis auch diese — seit 1912 — dem 15,2-cm-Kaliber das Feld räumen mußten in der Erkenntnis, daß den größeren Torpedofahrzeugen gegenüber erst dieses Geschütz die nötige Wirkung in Aussicht stellte. Deutschland hatte nie auf diese Mittelartillerie verzichtet. Das britische 30,5-cm-Kanon wurde zuerst durch ein 34,3 und drei Jahre später durch das 38-cm verdrängt. Die „Warspite"-Klasse wurde für 25 Knoten Höchstgeschwindigkeit konstruiert und damit diesen fünf Schiffen eine Schnelligkeit gegegeben, die zehn Jahre vorher nur wenige Kreuzer aufwiesen. Auch der Panzerschutz blieb nicht unberücksichtigt. Früher galt die 305-mm-Platte als die widerstandsfähigste Deckung; bei diesen schnellen Großkampfschiffen ist die Wasserlinie (WL) durch 330-mm-, die schweren Türme und der Kommandostand mit 366-mm-Platten geschützt. Schließlich wurde durch eine glücklichere Aufstellung der Türme die Offensivkraft und die Dampfstrecke auf 30 000 Seemeilen erhöht. Es waren damit Schiffe geschaffen, die in scheinbar sehr gelungener Weise allen Forderungen gerecht wurden, die bisher der Seeoffizier in seinen kühnsten Träumen an eine moderne Kampfmaschine zu stellen nicht gewagt hätte. Starker Schutz und Trutz des Linienschiffs fanden sich mit hoher Geschwindigkeit und weitem Aktionsradius in ihnen vereint. Das „En tout cas"-Schiff schien gefunden. In dem Streben, jedes neu gebaute Schiff einer Seemacht durch stärkere Schiffe zu überbieten, waren auch die älteren britischen Linienschiffe verhältnismäßig sehr groß ausgefallen. Die Agamemnon-Klasse wies 19 000, die acht Vertreter der „King Edward"-Klasse 17 800, die meisten andern über 15 000 Tonnen auf, während Deutschland sich mit 13 200 Tonnen begnügte.

Auch bei der Entwicklung der Panzerkreuzer war England ähnliche Wege gewandelt. Ein Jahr nach der „Dreadnought" erschienen seine Schlachtkreuzer „Indomitable", „Inflexible" und „Invincible", Schiffe von 20 300 Tonnen und einer für einen großen Kreuzer bisher unerhörten Bewaffnung und Schnelligkeit. Ihnen folgte 2 Jahre später „Indefatigable", 1911 „Australia", „New Zealand", um schließlich mit den 30 000 Tonnenriesen „Lion", „Tiger", „Prinzeß Royal" und „Queen Mary" zu einem vor-

läufigen Abschluß zu gelangen. Die Geschwindigkeit ist bei ihnen bis auf 30 Knoten getrieben, der Panzerschutz der schweren Türen erweist die Maximalstärke der älteren Linienschiffe, die WL schützen 229 mm Platten. Die Bewaffnung bilden acht 34,3, 16 10,2 resp. 12 15,2-cm-SK. Bemerkt sei bei dieser Gelegenheit, daß der Schlachtkreuzer „Tiger", der an der Schlacht teilnahm, wahrscheinlich ein Neubau ist, der ebenso wie der am 24. Januar 1915 in der Nordsee versenkte Schlachtkreuzer gleichen Namens benannt wurde, um diesen Verlust zu verbergen.

Von den britischen Panzerkreuzern älterer Art ist inbezug auf Größe, Armierung, Schnelligkeit, Schutz und Dampfstrecke Aehnliches zu sagen, wie von den gleichaltrigen Linienschiffen. Auch bei ihnen ist stets der Gedanke erkennbar, Schiffe zu bauen, die den Vertretern derselben Klasse in andern Flotten unbedingt und womöglich nach allen Richtungen hin überlegen sind. Das war nun durch bedeutende Größe erreichbar; und so weisen denn auch die in der Seeschlacht bei Hanstholmen auftretenden britischen Panzerkreuzer meist etwa 14000 Tonnen auf.

Ebenso zahlreich wie leistungsfähig sind die beteiligt gewesenen kleinen Kreuzer; zum großen Teil Schiffe, die erst im Laufe des Krieges fertig geworden sind. Die sieben Schiffe umfassende „C"-Klasse von 4000 Tonnen und 30 Knoten führt 2 15,2, 6 10,2-cm-SK und 4 53-cm-Torpedorohre (2 DTR). Die in der Nachtschlacht versenkte „Birmingham" hat 2 Schwesterschiffe, „Nottingham" und „Lowestoft", die wohl auch mitgefochten haben. Es sind stattliche Schiffe von 5530 Tonnen, 25,5 Knoten, 9 15,2-cm-SK und 2 53-cm-Unterwasserbreitseittorpedorohren.

Da weitere Namen nicht genannt werden, ist es zwecklos, auf Vermutungen hier vielleicht Schiffe zu besprechen, die nicht mitgefochten haben. Man wird kaum fehl gehen, wenn man annimmt, daß es sich um Schiffe mit ähnlichen Leistungen handelt. Der britischen Oberleitung standen solche in hinreichender Zahl zur Verfügung

Sehr groß war die Zahl der Zerstörer, die auf etwa 140 geschätzt wird. Jedenfalls waren nach den Berichten die erst während des Kriegs gebaute „N"-Klasse vollzählig vertreten, ebenso die 16 der „M"-Klasse, 20 der „L"-Klasse, 12 der „Acasta"- und „Ardent"-Klasse zur Stelle, 30—34 Knoten schnelle Boote von 920, 980, 1200 und mehr Tonnen, bewaffnet mit 3—4 10,2-cm-SKD, 2 53-cm-DTR, durchweg vorzügliche und überaus leistungsfähige Fahrzeuge. Ueber die in den Berichten erwähnten „Zerstörerführer" fehlen nähere Angaben. Die im Laufe des Weltkriegs entstandenen Schiffe, denn von solchen darf angesichts ihrer Größe von etwa 2000 Tonnen täglich gesprochen werden, dürften artilleristisch noch stärker sein und eine noch höhere Geschwindigkeit besitzen. Möglicherweise sind die 700—800 Tonnen, um die sie die großen Zerstörer überragen, auch für einen, wenn auch leichten Schutz der Maschinenanlagen ausgenutzt. So bilden sie eine Zwischenstufe zwischen Zerstörer und Kreuzer.

Da die britischen Gefangenen während der Schlacht U-Boote gesehen haben wollen, deutsche aber nicht beteiligt gewesen sind, darf daraus geschlossen werden, daß britischerseits eine Anzahl von Tauchbooten bei der Flotte gewesen sind. Welche der sehr verschiedenen Klassen, wissen wir nicht.

Die artilleristische Stärke eines Kriegsschiffs wird am treffendsten durch sein „Breitseitgewicht" gekennzeichnet: das Gewicht der Geschosse derjenigen Geschütze, die nach einer Seite hin ins Feuer gebracht werden können, ausgedrückt in kg.

Taktik.

Die Formentaktik ist die Lehre von der Bewegung von Seestreitkräften im Verbande; angewandte Taktik lehrt, wie sich ein einzelnes oder eine Anzahl von Schiffen unter bestimmten Verhältnissen dem Feinde gegenüber zu verhalten hat.

Die einfachste Form, in der sich mehrere Schiffe bewegen, ist die Kiellinie. Ein Schiff fährt voran; die anderen folgen in seinem Kielwasser. Richtungsschiff, nach dem die andern Kurs und Fahrt regeln, ist das vorderste.

Fahren mehrere Schiffe neben einander, so bilden sie eine Dwarslinie. Richtung wird nach dem rechten Flügelschiff gehalten.

Schräg zu einander geordnete Schiffe fahren in Staffeln. Richtungsschiff ist das am weitesten nach vorn stehende. Man spricht von „Staffeln 1 (2, 3 bis 7) Strich rechts (links) voraus" (achteraus) vom Flaggschiff aus gesehen.

Die Abstände werden gemessen von Großmast zu Großmast. Bei hinter einander fahrenden Schiffen werden dieselben bezeichnet als Längsabstand, bei neben einander geordneten als Querabstand, bei in Staffeln fahrenden als Schrägabstand. Sie betragen normal 3—400 m.

Kursänderungen werden durch „Schwenken oder „Wenden" vorgenommen. Beim Schwenken einer Kiellinie nimmt das vorderste Schiff den neuen Kurs auf; die andern folgen in seinem Kielwasser.

Beim Wenden gehen alle Schiffe gleichzeitig auf den neuen Kurs. Die vorher bestehende Form wird dadurch zu einer andern. Durch Wendung um 8 Kompaßstriche wird die Kiellinie zur Dwarslinie und umgekehrt eine Dwarslinie zur Kiellinie. Durch Wendung um 4 Striche wird eine Kiel- oder Dwarslinie zur Staffel.

Es gibt außer diesen einfachen Ordnungen auch Doppelformen, die aber nur für den Marsch, Uebungen oder Ankerplätze in Frage kommen. Für den Ernstfall, die Schlacht ist das Einfachste auch das Geeignetste; alles Gekünstelte muß da vermieden werden. Die Kiellinie ist für das Gefecht die am häufigsten benutzte Ordnung. In

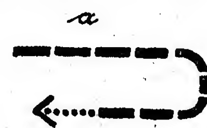
der Schlacht wird unterschieden das laufende und Passiergefecht. Im laufenden Gefecht steuern beide Gegner ungefähr auf gleichen Kursen nebeneinander her; im Passiergefecht begegnen sie sich auf entgegengesetzten.

Für die Artillerie ist die Treffwahrscheinlichkeit am größten im laufenden Gefecht. Es wird dahin gezielt, wohin man treffen will. Zwar bewegt sich das Ziel während des Fluges des Geschosses um eine gewisse Strecke vorwärts; aber auch dem Geschoß ist eine seitliche Bewegung in gleichem Sinne durch das in derselben Richtung dampfende Schiff mitgeteilt. Beim Passiergefecht tritt das Entgegengesetzte ein: das Geschoß erfährt eine seitliche Ablenkung durch die Bewegung des Schiffs, von dem es verfeuert wurde. Dazu kommt, daß das Ziel sich in anderer Richtung verschiebt. Es muß also vorgehalten werden, wen man treffen will. Das geschieht jedoch nicht nach freier Schätzung des Schützen, sondern durch eine Verbesserung der Visierung, durch Einstellung einer entsprechenden „Seitenverschiebung" auf einer Skala, die gestattet, daß der Schütze auf den Punkt „abkommt", den er treffen will.

Der Schütze visiert durch ein „Richtfernrohr". Dieses ist an der Wiege des Rohrs angebracht, einem Stahl- oder Bronzemantel, in dem das Rohr beim Schuß zurückläuft. Das Richtfernrohr bleibt vom Rückstoß unbeeinflußt und der Schütze kann daher das Ziel während des Schießens dauernd im Auge behalten.

Es würde zu weit führen, über das Schießverfahren zu sprechen, dank dem es unter den erschwerenden Umständen, wie sie beim Schießen von einem schnell dampfenden und durch Seegang schwankenden Schiff nach einem ebenso flink seinen Platz wechselnden Ziele vorliegen, möglich wird, dennoch zu treffen. Es müssen daher nur einige Andeutungen genügen. Die Schußentfernung wird durch Entfernungsmesser bestimmt und für die Zeit bis zum Einschlagen des Geschosses beim Ziel verbessert. Sehr geistvoll erdachte Erzeugnisse feinster Präcisionsmechanik sind dafür vorhanden.

Von Wichtigkeit ist schnelles „Einschießen" und Erleichterung des Abkommens durch gutes Steuern. Muß eine neue Richtung eingeschlagen werden, so kann das durch Schwenken oder Wenden geschehen, wie schon erwähnt wurde. Soll z. B. Kehrt gemacht werden, so hat die Wendung den Vorteil, daß alle Schiffe unmittelbar, nachdem der neue Kurs „anliegt", den Feind beschießen können. Allerdings fällt während der Drehung das Feuer der ganzen Linie praktisch aus, aber bei der Schwenkung können die in der Drehung begriffenen Schiffe ebensowenig auf Treffer rechnen. Außerdem aber werden sich die Schiffe — je nach Lage des Ziels — eine geraume Zeit vor dem Ruderlegen oder nach demselben dadurch am Schießen gehindert sehen, daß der vordere — oder hintere — Teil der Linie sich vor das zu beschießende Schiff schiebt. Das Feuer eines Teils der Ordnung wird maskiert werden (Skizze a). Es ist dabei gleich-



gültig, ob die Schwenkung nach dem Feinde zu oder von ihm ab erfolgt. War vom Feinde abgeschwenkt, so werden die auf den neuen Kurs gegangenen vorderen Schiffe ihr Feuer erst wieder aufnehmen können, nachdem die weiter hinten stehenden das Feld frei gegeben haben. Ist nach dem Feinde zu geschwenkt, so werden sich die vorderen Schiffe als Maske zwischen die hinteren und das Ziel schieben. Allerdings könnte ja bei großer Entfernung des letzteren über die eigenen Schiffe fortgeschossen werden; aber diese verdecken nicht nur durch ihren Rumpf, sondern auch durch Pulverdampf und den Qualm aus ihren Schornsteinen den zu beschießenden Feind.

Hat sich eine Flotte eingeschossen, so kann der Gegner versuchen, das dadurch unwirksam zu machen, daß er „abstaffelt", d. h. sich ein paar hundert Meter seitwärts zieht. Geschieht das auf den Feind zu, so wird dieser dann Weitschüsse, geschieht es vom Feinde ab, so wird er Kurzschüsse feststellen und gezwungen sein, sich aufs neue einzuschießen.

Angriffe von Torpedobooten oder Zerstörern haben die größten Aussichten auf Erfolg, wenn sie nachts angesetzt werden können. Bei Tage können sie bei der großen Feuerwirkung der Linienschiffe und Panzerkreuzer nur glücken, wenn die Boote in Massen auftreten und sie von großen Schiffen so weit an den Feind geleitet werden, daß sie hinter ihren Geleitern vorbrechend nur noch eine kurze Strecke zu durchlaufen brauchen, um zum Schuß zu gelangen. Nachtangriffe dagegen sind von dem Bedrohten überaus schwer abzuwehren. Voraussetzung ist dafür eine vorzügliche Schulung im Beleuchtungsdienst, durch die ein zweckentsprechender Gebrauch von den noch zur Verfügung stehenden Scheinwerfern sichergestellt ist. Ist dem Nachtangriff eine Tagschlacht vorhergegangen, so wird ein größerer oder kleinerer Teil der Scheinwerfer zerschossen oder sonst unbrauchbar geworden sein und die Chancen der Angreifer sich dadurch weiter erhöhen. Bei Besprechung des Torpedos wurde darauf hingewiesen, daß die Beschießung einer Kiellinie aussichtsreich ist; die einzige Abwehr für diese besteht darin, daß die Schiffe den anlaufenden Booten durch „Abdrehen" das Heck zukehren. Dadurch, daß sich statt einer Reihe von (z. B.) 200 m langen nur noch 25 m breite Ziele bietet, sinkt die Aussicht für die Boote, Treffer mit den Torpedos zu erschießen.

Luv ist die Seite, von der der Wind weht, Lee die, nach der er weht. In übertragener Bedeutung ist „Feuerlee" die dem Feinde abgekehrte Seite, die, nach der der Geschoßsturm des Feindes fegt.

Die Schlacht.

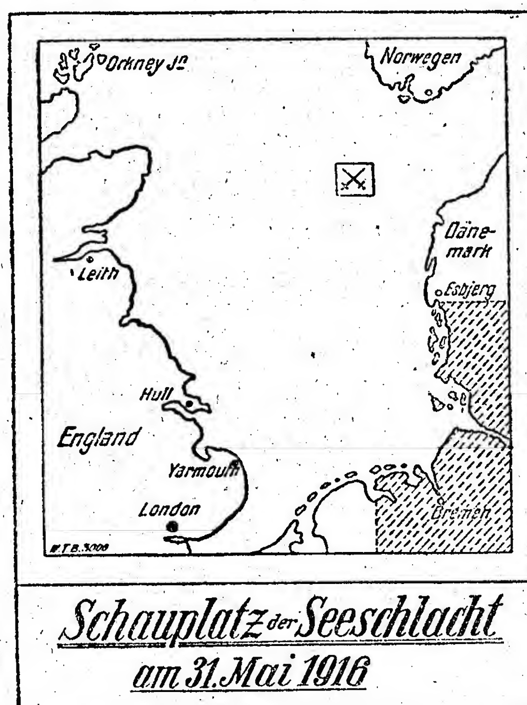
Am 30. Mai 1916 waren aus verschiedenen englischen Häfen zwei britische Flotten nach Osten ausgelaufen, die Aufklärungsflotte, bestehend aus den 6 Schlachtkreuzern „Lion" (Flaggschiff des Vizeadmiral Beatty), „Queen Mary", Princeß Royal", „Tiger", „Indefatigable" und „New Zealand„, die schnellen Großkampfschiffe „Malaya", „Valiant", „Barham", Warspite", und „Queen Elizabeth", mindestens 13 kleinen Kreuzern und 40 Zerstörern, unter ihnen eine Anzahl der erst während des Krieges entstandenen „Zerstörerführer", in Richtung auf Skagen, die Hauptmacht mit Richtung auf die Südküste Norwegens. Diese letztere war in 3 Geschwadern zu 6 bis 8 Großkampfschiffen gegliedert, einem vierten, das 3 Großkampfschiffe der „Royal Souvereign"-Klasse umfaßte, einem 5., gebildet aus den 3 Schlachtkreuzern „Invincible", „Inflexible", „Indomitable"; einem 6., das sich aus 6 Panzerkreuzern zusammensetzte, darunter „Defence", „Warrior", „Black Prince", „Euryalus"; mindestens 10 kleinen Kreuzern und etwa 80 bis 100 Zerstörerführern und Zerstörern; dazu schließlich eine unbekannte Anzahl von Tauchbooten.

Eine 3. Flotte, bestehend aus 12 Linienschiffen mit dem üblichen Beiwerk an kleinen Kreuzern und Torpedofahrzeugen, ist wohl etwas später ausgelaufen oder langsamer gefahren; denn sie wurde am 1. Juni durch die deutsche Luftaufklärung 60 Seemeilen nördlich Terschelling festgestellt.

Auch die deutsche Hochseeflotte war an einem der letzten Tage des Mai mit nord-nordwestlichem Kurse aus den deutschen Heimatshäfen in See gegangen. Voran fuhr die Aufklärungsflotte, die aus den Schlachtkreuzern „Lützow" (Flaggschiff des Vizeadmirals Hipper), vier Panzerkreuzer, einer Anzahl kleiner Kreuzer und Torpedoboote bestand.

In einem Abstande von etwa 30 Seemeilen folgte die Hauptmacht, zwei Geschwader von je 8 Großkampfschiffen, ein aus 6 älteren Linienschiffen bestehendes 3. Geschwader — darunter „Pommern" — und eine größere Anzahl kleiner Kreuzer und Torpedoboote.

Auf beiden Seiten hat niemand von der Ausfahrt der Flotten des Gegners etwas gewußt; auf deutscher Seite war man aber für alle Fälle bereit; und auch die Anordnungen der Oberleitung der britischen Flotte lassen erkennen, daß man gründliche Arbeit machen wollte und — falls man sie träfe —, die deutsche Flotte zu vernichten gedachte: Die britische Hauptmacht sollte im Verein mit der Aufklärungsflotte die deutsche halb so starke angreifen und ihre Kraft brechen; die 12 alten Linienschiffe mit ihrem Beiwerk an leichten Schiffen und Tauchbooten offenbar den zurückhinkenden Resten nördlich Helgoland die Rückzugstraße verlegen und den Garaus machen (siehe die Skizze „Schauplatz der Seeschlacht"). Um das zu können, stand sie aber zu weit zurück. Es ist nicht erkennbar, weshalb.



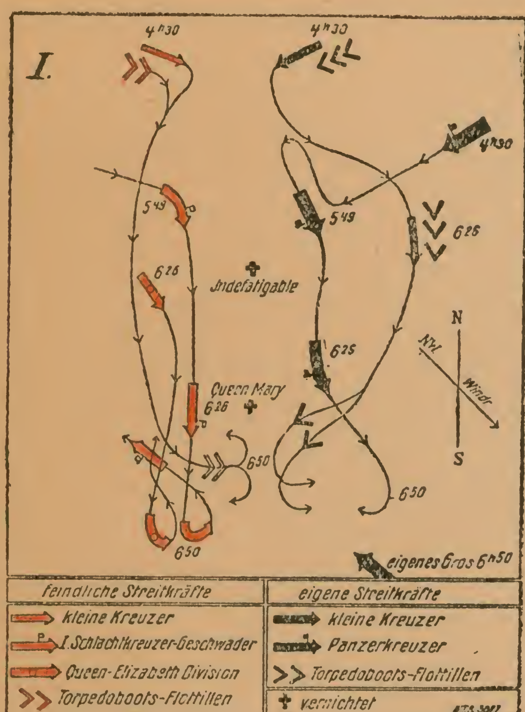
Schauplatz der Seeschlacht am 31. Mai 1916

Die deutsche Hochseeflotte hatte zu oft die Nordsee nach allen Richtungen hin durchfahren, ohne feindliche Streitkräfte anzutreffen, als daß an Bord etwa eine Stimmung hätte herrschen können, wie sie großen Ereignissen vorherzugehen pflegt. Zwar waren die Schiffe so weit gefechtsbereit, daß es nur weniger Minuten bedurfte, um das „Klar Schiff" herzustellen. Nichts deutete aber sonst Außergewöhnliches an.

Das Wetter war klar und schön; es wehte ein leichter Nordwestwind als sich die erste Aufklärungsgruppe — die 5 Schlachtkreuzer — am 31. Mai um 4 Uhr 30 Minuten nachm. etwa 90 Seemeilen (160 km) westlich von Hannstholm befand, und von dem westlichen Flügel der in Dwarslinie einige Meilen vorgeschobenen kleinen Kreuzer die Meldung einging, daß 5 feindliche Schiffe gesichtet seien, eine Zahl, die sich bald auf 8 Kreuzer der „Calliope"-Klasse und mehrere Flottillen großer Zerstörer neuester Art

erhöhte. Die nach dem linken Flügel sammelnden 5 deutschen Kreuzer und die bei ihnen befindlichen Torpedoboote stießen gegen diese britische Abteilung vor, die in nordwestlicher Richtung auswich.

Um 5,20 Uhr sichteten die deutschen Schlachtkreuzer in westlicher Richtung Rauchwolken, aus denen 2 auf östlichem Kurse liegende Kolonnen schwerer Schiffe auftauchten. Diese bildeten eine Kiellinie, die auf Südost schwenkte. Nach kurzer Zeit war erkennbar, daß es sich um die britischen Schlachtkreuzer „Lion", „Queen Mary", „Princeß Royal", „Tiger", „Indefatigable" und „New Zealand" handelte, und man die gesamte britische Aufklärungsflotte vor sich habe, mit der unsere Kreuzer bereits am 24. Januar 1915 gefochten hatten.



Dem feindlichen Geschwader voran fuhr die 13. Zerstörerflottille, geführt von dem Kleinen Kreuzer „Champion". Die übrigen kleinen Kreuzer und Zerstörer sammelten sich als Nachhut und im Feuerlee. Weiter nordwestlich, vorläufig noch außer Schußbereich, standen die 5 schnellen Großkampfschiffe der „Queen Elizabeth"-Klasse, die nunmehr mit großer Fahrt auf ihre Schlachtkreuzer zuhielten. Alle Schiffe nahmen 23 Knoten Fahrt auf.

Die deutschen Schlachtkreuzer waren auf die Linie der britischen zugeschwenkt, hatten sich ihr bis auf 13 km genähert und sich dann zum laufenden Gefecht neben sie gelegt (Skizze I). In diesem kämpften auf deutscher Seite: „Lützow" und „Derfflinger" mit einem Breitseitgewicht von 3396 kg, „Moltke" und „Seydlitz" mit einem solchen von je 3276, „von der Tann" mit einem von 2630 kg, in Summa 15 974 kg gegen „Queen Mary" von 5080, 3 „Lions" mit je 4536, 2 „Indefatigables" zu je 3084 kg, zusammen 24 856 kg, d. h. die deutsche Artilleriekraft verhielt sich zur britischen wie 1 : 1,56.

Der Wind wehte zu jener Zeit von rechts hinten, war also für die deutsche Artilleriewirkung vorteilhaft.

Um 5,49 Uhr eröffneten die deutschen Schlachtkreuzer auf 13 km das Feuer aus schwerem Geschütz, das alsbald erwidert wurde.

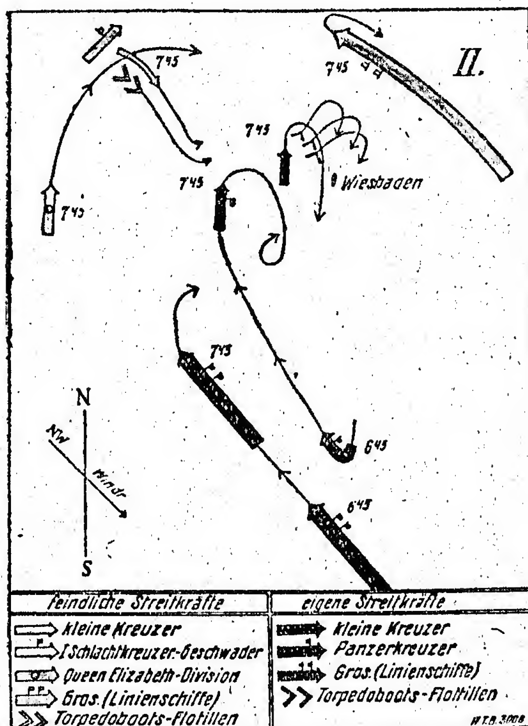
Trotz der artilleristischen Ueberlegenheit auf englischer Seite und obgleich die deutschen Schiffe durch die im Westen stehende Sonne hell beschienen wurden, erwies sich das Feuer der deutschen Schiffe als überlegen. Schon nach 15 Minuten erfolgte auf dem britischen Schlußschiff „Indefatigable" nach einem schweren Treffer eine gewaltige Explosion. Als sich die ungeheure Dampfwolke derselben zerteilt hatte, war das mächtige Schiff verschwunden. Durch diesen Ausfall hatte sich die numerische Ueberlegenheit auf englischer Seite entsprechend vermindert; aber bereits nach einer viertel Stunde konnten die mit aller Kraft aufdampfenden schnellen Linienschiffe „Malaya", „Valiant", „Barham", „Warspite" und „Queen Elizabeth" in das Gefecht eingreifen. Durch das Breitseitgewicht dieser mit je 8 38-cm-Kanonen bewaffneten Schiffe von je 7442 kg verschob sich das Stärkeverhältnis der beiderseitigen artilleristischen Kampfkraft auf 1 : 3,8; d. h. die Engländer fochten jetzt mit fast vierfacher Ueberlegenheit. Einer solchen gegenüber konnte es nur eine Frage der Zeit sein, wann es dem Briten gelingen würde, die Deutschen niederzukämpfen, umsomehr als die neu in den Kampf getretenen Schiffe sehr viel schwerer gepanzert waren. Um sich Luft zu machen, entschloß sich Admiral Hipper, seine Torpedoboote zum Angriff auf die feindliche Linie anzusetzen. Vor der eigenen Linie vorbrechend stieben um 6,20 Uhr die „schwarzen Gesellen" schräg von vorn gegen den Feind. Ein wütendes Feuer schlägt ihnen entgegen. Zwischen ihnen, den sie geleitenden kleinen Kreuzern — darunter „Regensburg" — und den feindlichen zur Abwehr vorstoßenden britischen Zerstörern kommt es zu erbittertem Nahekampf. Zwei unserer Torpedoboote sinken von Geschossen durchsiebt in die Tiefe; aber im schwersten Feuer gelingt es den Kameraden, die Besatzungen zu bergen. Auch zwei britische Zerstörer werden durch unsere Artillerie vernichtet, zwei andere, „Nestor" und „Nomad", bleiben als bewegungslose Wracks auf dem Wasser treiben und werden später, nachdem die deutschen Torpedoboote ihre Besatzungen aufgenommen haben, durch unsere Hauptmacht vernichtet. Mitten in dieses Gefecht hinein erdröhnt plötzlich das Krachen einer ungeheuren Explosion. Das dritte Schiff der feindlichen Linie, der 30 000 Tonnen große Riesenkreuzer „Queen Mary" ist infolge eines schweren Treffers aus den deutschen Geschützen in die Luft geflogen. Eine willkommene, aber nicht ausreichende Entlastung! Diese bringt erst die nun-

mehr erscheinende, mit großer Fahrt aus südlicher Richtung heranschäumende deutsche Hauptmacht.

Die britische Aufklärungsflotte schwenkt geschwaderweise mit hoher Fahrt nach Norden.

Der erste Abschnitt der größten Seeschlacht aller Zeiten ist damit um 6,50 Uhr vorüber.

Die deutsche Flotte, an deren Spitze sich die Panzerkreuzer gesetzt haben, folgt so schnell sie

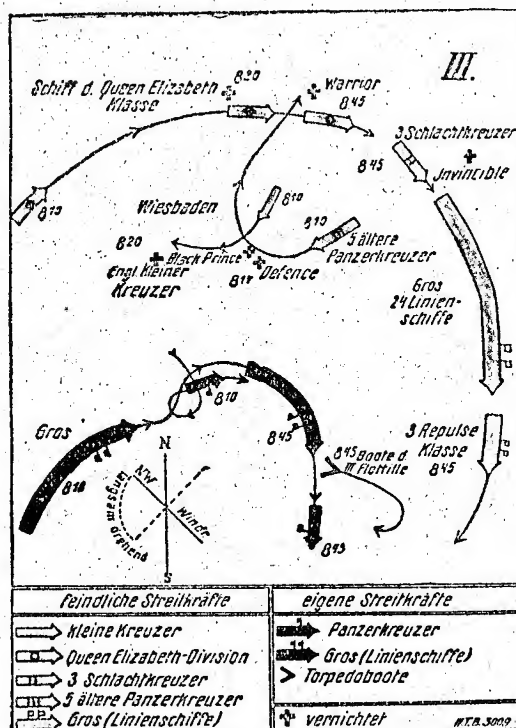


kann (Skizze II). In großem Abstand jagen die vier noch übrigen Schlachtkreuzer Beattys den schnellen Linienschiffen voran, die ihnen etwas rechts gestaffelt folgen. Die Schlachtkreuzer kommen so bald außer Reichweite der deutschen Geschütze. Diese Großkampfschiffe führen mit den deutschen Panzerkreuzern ein heißes Feuergefecht, durch das sie offenbar leiden; denn sie suchen durch Abstaffeln die feindliche Feuerwirkung zu mindern. Nur zeitweise können die vordersten deutschen Großkampfschiffe in das Gefecht eingreifen.

Die britischen Geschwader nutzen ihre überlegende Geschwindigkeit aus, um allmählich nach Osten schwenkend, vor der deutschen Linie sich vorüberzuziehen und sie der Länge nach zu bestreichen — „To cross the T" — wie der treffende englische Ausdruck lautet: „Den Strich über das T zu ziehen". Durch rechtzeitiges Folgen der deutschen Verbände wird diese Absicht vereitelt.

Der Wind hat sich allmählich nach Südwest gezogen; der Horizont wird dunstig; der Himmel bezieht sich.

Um 7,45 Uhr nachm. brechen die bei Beattys Geschwader befindlichen kleinen Kreuzer und Zerstörer zum Angriff auf die deutschen Panzerkreuzer vor. Die deutschen leichten Streitkräfte werfen sich ihnen entgegen und die deutschen Schlachtkreuzer weichen den auf sie abgefeuerten Torpedos durch „Abwenden" aus. Keines der Geschosse trifft sein Ziel. Da sehen die deutschen Kreuzer und Torpedoboote, die dem britischen Torpedoangriff entgegengetreten sind, sich plötzlich aus schwerem Geschütz aus nordöstlicher Richtung beschossen. Aus den Dunstmassen, die dort lagern, heben sich ungewiß die Schatten großer Schlachtschiffe ab. Nach abgewiesenem Torpedoangriff schließen sich die deutschen kleinen Kreuzer unter schwerem feindlichen Feuer an ihre Schlachtkreuzer an. „Wiesbaden" wird durch einen Schuß, der ihre Maschinen zerstört, bewegungslos gemacht. Teile der deutschen Flottillen brechen inzwischen, die Lage richtig erkennend, alsbald zum Torpedoangriff gegen die von Nordosten neu eingreifenden britischen Linienschiffe vor. Eine unendliche Linie von mindestens 25 Großkampfschiffen auf nordwestlichem bis westlichem Kurse vorwärtsstrebend, enthüllt sich ihren Blicken. Diese zuerst in Richtung auf die „Queen Elizabeth"-Gruppe und Beattys Schlachtkreuzer zuhaltende Flotte schwenkt dann



durch Ost auf Südost (Skizze III). Offenbar waren die leichten Streitkräfte von Beatty in der Annahme zum Torpedoangriff angesetzt worden, daß die deutsche Flotte beabsichtige, sich zwischen die britische Hauptmacht und die Aufklärungsflotte zu schieben. Dies zu hindern fühlten die britischen Schlachtkreuzer in sich selbst offenbar nicht mehr die Kraft.

Um 7,20 Uhr nachm. ist eins der schnellen englischen Großkampfschiffe mit schwerer Schlagseite aus der Linie gegangen und langsam nördlich gesteuert.

Die kleinen deutschen Kreuzer und Torpedoboote versuchen, die „Wiesbaden" in Schlepp zu nehmen. Schweres feindliches Feuer verhindert das. Statt dessen bricht ein Geschwader von sechs britischen Panzerkreuzern gegen den kleinen Kreuzer vor. Der deutsche Flottenchef sieht sich durch höhere Rücksichten gezwungen, den kleinen Kreuzer sich selbst zu überlassen.

Die deutsche Oberleitung hatte durch die Meldung ihrer leichten Streitkräfte erfahren, daß im Nordosten die britische Hauptflotte stehe. Kühl entschlossen leitet Admiral Scheer den Angriff auf die doppelt so starke feindliche Uebermacht ein. Die deutsche Linie der Großkampfschiffe hält auf die sie verbergende Dunstwand zu.

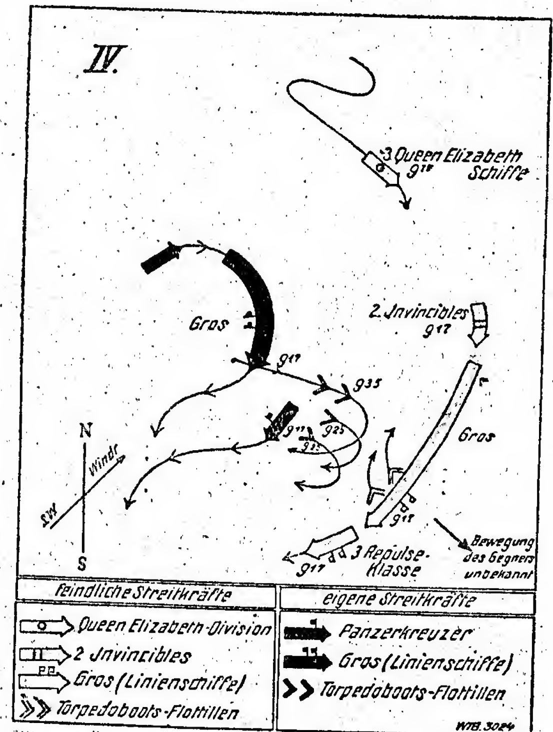
Der Ansturm der deutschen Torpedoboote trifft auf feindliche Zerstörerflottillen, die unter Führung eines kleinen Kreuzers nach Westen vorstoßen. In dem sich entwickelnden Feuergefecht sinken zwei britische Zerstörer, davon einer, der das Zeichen „O 4" trägt. Der Kreuzer und zwei weitere Zerstörer werden schwer beschädigt.

Die deutschen Panzerkreuzer führen auch jetzt wieder die deutsche Linie. Daher sichten sie zuerst die aus dem Dunst auftauchende feindliche Schlachtfront, mit der sich alsbald ein heftiges Feuergefecht entspinnt. Ein in Richtung auf die „Wiesbaden" aus der britischen Linie heraus angesetzter Angriff von Zerstörern, den kleine Kreuzer und fünf Panzerkreuzer unterstützen, trifft bei dem unsichtigen Wetter versehentlich auf diese Spitze der deutschen Linie. Ein kleiner britischer Kreuzer sinkt im Feuer der deutschen Großkampfschiffe, ein zweiter dreht schwer beschädigt ab. Der Rest weicht in östlicher Richtung aus. „Defence" und „Black Prince" werden nach mehreren durch Artillerietreffer verursachte Explosionen bewegungsunfähig und versinken. „Warrior" erreicht zwar noch die britische Schlachtfront, muß dort jedoch aufgegeben werden und geht unter.

Der ganze vordere Teil der deutschen Hauptmacht steht nun im Artilleriekampf mit den britischen Großkampfschiffen; nur der am Ende stehende beschießt die „Queen Elizabeth"-Division. 50 38-cm-Kanonen, 120 34,3-cm- und ebensoviele 30,5-cm-Geschütze feuern auf britischer Seite gegen 122 deutsche 30,5- und 32 28-cm-Kanonen. Auf dem nördlichen Flügel der jetzt südlich steuernden britischen Front fechten die drei Schlachtkreuzer „Invincible", „Indomitable" und „Inflexible", an ihrer südlichen Spitze drei funkelnagelneue Großkampfschiffe der „Royal Sovereign"-Klasse. Die Briten schießen ausgezeichnet. Die von ihren Geschossen aufgeworfenen Wassersäulen und Sprengwolken hüllen die deutschen Schlachtschiffe zeitweise völlig ein. Aber die deutsche Artillerie läßt es nicht an der Antwort fehlen. Besonders erzählen zwischen 8,20 Uhr und 8,30 Uhr mächtige Stichflammen und der Donner zahlreicher Explosionen von ihrer Wirkung auf den britischen Schiffen. Ein Schiff der „Queen Elizabeth"-Klasse fliegt in ähnlicher Weise in die Luft wie bei Beginn der Schlacht die „Queen Mary". Der Schlachtkreuzer „Invincible" sinkt in die Tiefe. Ein Schiff der „Iron Duke"-Klasse erhält einen Torpedotreffer; ein zweites der „Elizabeth"-Klasse läuft ganz unmotiviert einen Kreis; offenbar wurde seine Rudereinrichtung beschädigt; seine Artillerie ist verstummt.

Das Flaggschiff des Admiral Hipper, der Schlachtkreuzer „Lützow", hat 15 schwere Treffer erhalten und ist nicht mehr im Stande seine Station zu halten. Um 8,45 Uhr nachm. muß er aus der Linie gehen, bleibt aber bewegungs- und schwimmfähig. Hipper läßt sich durch ein Torpedoboot auf ein anderes Schiff bringen.

Es hat um diese Zeit angefangen, zu regnen. Einzelne deutsche Flottillen sind auf die britische Hauptmacht angesetzt worden; und eine Anzahl von Detonationen lassen erkennen, daß sie Torpedotreffer erschossen haben. Auch ein britischer Zerstörer wird ihr Opfer.



Regen, Rauch und Pulverdampf beschränken die Weitsicht; es dunkelt; das Artilleriefeuer verstummt.

Da setzt der Flottenchef die deutschen Schlachtkreuzer und Torpedoboots-Flottillen mit den sie führenden kleinen Kreuzern kurz nach 9 Uhr zum abermaligen Stoße an. Ein Geschoßsturm schlägt den vorwärts Jagenden entgegen. Auch die Spitze der deutschen Großkampfschiffe bekommt ihr Teil. 6000 m vom Feinde brechen die Flottillen vor den großen Kreuzern und zwischen ihnen hindurch zur Attacke vor. Nur ein Boot kehrt aus derselben nicht zurück; die andern sammeln sich bei ihren Führern.

Nach diesem Stoß schweigt das Feuer der Geschütze abermals.

Eine neue Welle deutscher Torpedoboote bricht durch die Dunstwolke mit Richtung auf den Feind; ein Luftstoß: Der Gegner ist verschwunden! Nur in Nord-Nordost sind noch einige kleine Kreuzer und Zerstörer auszumachen. Auch die deutschen Großkampfschiffe, die in südlicher und südwestlicher Richtung auf dem Kurse folgen, auf dem die feindliche Hauptmacht zuletzt gesehen wurde, können ihn nicht mehr finden. Niemand wußte, wohin er ausgewichen war.

In der letzten Stunde hat der Gegner die „Warspite", einen Schlachtkreuzer der „Invincible"-Klasse, die Panzerkreuzer „Defence", „Black Prince", „Warrior", einen kleinen Kreuzer und mindestens zwei Zerstörer verloren. Das Schiff der „Elizabeth"-Klasse, daß den Kreis lief, „Marlborough", zwei kleine Kreuzer und mehrere Zerstörer sind schwer beschädigt. Deutschland verlor die „Wiesbaden", die mit wehenden Topsflaggen und feuernd, bis die Wogen über ihr zusammenschlugen, versank, und zwei Torpedoboote; der Schlachtkreuzer „Lützow" wurde kampfunfähig.

Um 10,30 Uhr werden südlich vier feindliche Großkampfschiffe gesichtet. Die deutschen Schlachtkreuzer eröffnen gegen sie ihr Feuer. Als zwei unserer Linienschiffs-Geschwader eingreifen, verschwindet der Gegner spurlos im Dunkel der Nacht.

Einige ältere deutsche Kreuzer wechseln dann noch mit britischen Panzerkreuzern einige Schüsse; — die Tagschlacht ist beendet.

Die Nachtschlacht.

Die deutsche Flottenleitung sah ihre Aufgabe darin, den Feind durch Nachtangriffe ihrer leichten Schiffe zu schädigen und hatte damit zu rechnen, daß der Gegner ein Gleiches anstreben werde. Deshalb durften nicht alle verfügbaren Kräfte dazu angesetzt, denn ein Teil mußte zurückbehalten werden, um den die wertvollen deutschen Schiffe angreifenden britischen Kreuzern und Zerstörern entgegenzutreten.

Die deutsche Flotte nahm einen Kurs, der auf die Insel Helgoland zuführte. Vorangeeilte feindliche leichte Streitkräfte waren in der Lage, unsere Flotte auf Gegenkurs anzugreifen, dem günstigsten, wenn es sich — wie hier — den großen Schiffen gegenüber in erster Linie um die Verwendung des Torpedos handelte. Nebliges und unsichtiges Wetter erhöhten die Aussicht auf den Erfolg solcher Angriffe.

Kurz nach Mitternacht stoßen „Elbing" und „Hamburg" auf einen kleinen Kreuzer der „Arethusa" - Klasse (1913, 3600 Tonnen, 29 Knoten, 2 15-, 6 10-cm-SK, 4 53-cm-TR), der schwerbeschädigt das Weite sucht. Eine halbe Stunde später kommt es zwischen älteren deutschen kleinen Kreuzern und überlegenen feindlichen Kräften zum Gefecht. „Frauenlob" wird durch einen Torpedoschuß versenkt. Diese hatte während der Tagschlacht in einer Linie kleiner Kreuzer ihre Stellung gehabt. Als eine Anzahl deutscher Torpedoboote die Besatzung eines soeben versenkten britischen Zerstörers aufnahm, erhielt „Frauenlob" den Befehl, dorthin zur ärztlichen Hilfeleistung zu gehen. Der Kreuzer schor aus der Linie, wurde aber in dieselbe zurückgerufen; denn das Torpedoboot, das die Verunglückten aufzunehmen im Begriff stand, meldete durch Winkspruch, daß es einen Arzt an Bord habe. Am 1. Juni um etwa $1^1/_2$ Uhr morgens beleuchtete das deutsche Schlußschiff einen britischen Kreuzer der „Aurora"-Klasse, bei dem sich noch 4 weitere ähnliche Schiffe befanden. Diese wurde beleuchtet und auf 800 Meter beschossen. Sie antworteten: und „Frauenlob" erhielt zahlreiche Treffer ins Achterschiff, so daß dort ein Brand entstand. Unmittelbar darauf traf ein Torpedo den Kreuzer. Die Lichtmaschinen versagten, Innenbeleuchtung und Scheinwerfer erloschen. Die Maschinen blieben stehen, das Schiff legte sich mehr und mehr nach Backbord und achter über. Die andern deutschen Kreuzer, die bisher in der Nähe gewesen waren, waren voraus in der Dunkelheit verschwunden. Die Artillerie des sinkenden Schiffes feuerte noch, als die Geschützführer bereits im Wasser standen; und als das Schiff in die Tiefe ging, ertönten drei Hurras auf den Kaiser. So endete in ruhmvollem Kampfe gegen den Feind dieser kleine Kreuzer; der frühere Träger seines Namens war am 20. September 1860 an der japanischen Küste der Macht der Elemente erlegen.

Zwischen 1 und 3 Uhr morgens erfolgten eine große Anzahl von Angriffen zahlreicher Zerstörer gegen das 1. Geschwader. Immer aufs neue fallen Schüsse, fühlen die Lichtkegel der Scheinwerfer über das jetzt lebhaft bewegte Meer. Ein Zerstörerführer, 4 Zerstörer werden durch Artillerie versenkt, zum Teil binnen Sekunden. Ein weiterer wird von einem Linienschiff niedergerannt. Sieben andere Zerstörer werden getroffen und schwer beschädigt. Dann taucht um 2 Uhr 15 Minuten links von unsern Großkampfschiffen ein Panzerkreuzer der „Cressy" - Klasse in einem Abstande von etwa 1000 Metern auf. 30 Sekunden, nachdem das Feuer gegen ihn eröffnet ist, steht das ganze Schiff in Flammen und fliegt nach 4 Minuten in die Luft. Die Schiffe müssen ausbiegen, um nicht von den herabstürzenden Trümmern getroffen zu werden.

Ungefähr eine Stunde später erscheint links abermals ein größeres brennendes Schiff. Eine abgefeuerte Rakete läßt es als einen mittelgroßen britischen Kreuzer erkennen, der gegen den Wind fährt, um die in seinem Achterschiff wütende Glut bewältigen zu können. Die Beschießung war nicht schwer. Eine zweite Rakete beleuchtet dann den Kreuzer, der sich bereits soweit auf die Seite gelegt hat, daß die Wellen bis auf das

Oberdeck spülen. Man überläßt den Verlorenen seinem Schicksal.

Zahllose Torpedolaufbahnen durchfurchen das Wasser um unsere Schiffe. „Pillau“ wird achtmal mit Torpedos beschossen, aber nicht getroffen. Dagegen ereilt „Rostock“ dieses Geschick; bleibt aber vorläufig flott. Der kleine Kreuzer „Elbing“ stößt in dem Durcheinander mit einem anderen Schiff zusammen und wird schwer beschädigt. Sie muß aber später aufgegeben werden, nachdem die Besatzungen durch Torpedoboote geborgen ist.

Unter den Angreifern befand sich wahrscheinlich die 13. Zerstörerflottille unter Führung des kleinen britischen Kreuzers „Champion“, die von Beattys Flotte abgesprengt worden war. Freund und Feind sind von einander nicht zu unterscheiden. Durch Erkennungssignale sucht man festzustellen, mit wem man es zu tun hat. Die angeschossenen feindlichen Zerstörer brennen fast ausnahmslos; wie große Leuchtbogen liegen sie zu beiden Seiten der Marschstraße der Flotte. Hier ist es, wo „Tipperary“ und „Turbulent“ ihr Ende finden, deren Besatzungen gefangen werden. Der Feind hat den Weg durch Streuminen verseucht. Eins unserer Torpedoboote geht durch sie verloren. Noch ist „Lützow“ mit mittlerer Geschwindigkeit bei den andern.

Im Osten beginnt es zu dämmern. Fast erscheint die durch Torpedofahrzeuge drohende Gefahr vorüber. Da ereilt „Pommern“ ihr Geschick. Ein ungeheurer Wassersprudel steigt auf: und nach wenigen Minuten haben sich die Wogen über dem alten Schiffe geschlossen.

Als es hell wurde und das Auge, in der Erwartung, vielleicht Jellicoes Geschwader zu sichten, die Weite bis zum Horizont zu überfliegen vermochte, waren von der deutschen Flotte aus keine feindlichen Streitkräfte mehr zu sehen. Nur von den Luftschiffen, die am Morgen die Aufklärung übernommen hatten, ging die Meldung ein, daß eine britische Linienschiffsflotte mit der üblichen Begleitung etwa 90 Seemeilen nördlich mit großer Fahrt nach Norden steure. Keine Möglichkeit, sie einzuholen und zur Schlacht zu stellen. Ein erscheinendes britisches Tauchboot wurde abgeschossen.

Während die britischen leichten Streitkräfte unsere Flotte finden, angreifen und schädigen konnten, waren unsere Torpedoboote auf ihrer Suche nach den großen Schiffen des Feindes nicht so glücklich. Nirgend konnten sie mit ihnen Fühlung gewinnen. Es erklärt sich das damit, daß den Engländern ein Rückzug nach den verschiedensten Richtungen hin frei stand. Sie konnten ins Skagerrak hineinlaufen, wo sie in den norwegischen, schwedischen und dänischen Häfen Sicherheit gegen verfolgende deutsche Kräfte gefunden hätten. Nach Norden bot die norwegische Westküste mit ihren Schären und Ankerplätzen ähnliche Zuflucht. Weiter nach Westen hin öffnete sich das offene Meer. Nach Nordwest bis Südwest bot die schottische und englische Ostküste mit ihren zahlreichen Stützpunkten und die Orkney-Inseln, wo die britische Hauptmacht während der ganzen Dauer des Krieges gelegen hatte, Schutz. Die Tatsache, daß die britische Flotte etwa zu gleicher Zeit in dem über 300 Seemeilen vom Kampfplatze entfernten Scapa Flow (Orkney-Inseln) eintraf wie die deutsche bei dem weit näher liegenden Helgoland, läßt erkennen, daß Jellicoe es sehr eilig gehabt hat, dorthin zu gelangen.

Kurze Zeit, ehe die deutsche Flotte ihren Heimatshafen erreichte, stellte sich heraus, daß die „Lützow“ nicht länger zu halten war. Sämtliche an Bord befindlichen Menschen wurden auf andere Schiffe übergeführt und dann verschwand der stolze Kreuzer unter den aufrauschenden Wogen.

Wenn die britische Hauptmacht, wie die Engländer das behaupten, nicht gelitten haben sollte, so verdiente ihr Admiralissimus Jellicoe, der genau wußte, daß eine frische Flotte von 12 kampfkräftigen Linienschiffen im Anmarsch war, deren Erscheinen nordwestlich Helgoland binnen wenigen Stunden erwartet werden durfte, wegen mangelnder Tatkraft kriegsgerichtlich kassiert zu werden, weil er die deutsche Flotte nicht verfolgte und ihr, vereint mit den starken frischen Kräften den Garaus machte. Man würde dem unzweifelhaft tüchtigen Manne damit aber bitter Unrecht tun. Er ging auf seine Stützpunkte zurück, weil die ihm persönlich unterstellte Großkampfschiffsflotte nicht imstande war, am 1. Juni abermals zu schlagen. „Marlborough“ war nach englischen Berichten mindestens kampfunfähig, wahrscheinlich aber bereits gesunken; ein anderes Schiff der „Iron Duke“-Klasse wurde von einem deutschen U-Boot am 1. Juni im schwerbeschädigten Zustande auf die englische Küste zusteuernd gesehen. Verloren hatte die britische Hauptmacht außerdem nach unserer Kenntnis, die „Invincible“, 4 Panzerkreuzer, 1 kleinen Kreuzer und eine Anzahl von Zerstörern. Die Aufklärungsflotte hatte nach deutschen Beobachtungen und den übereinstimmenden Aussagen der Gefangenen zwei von ihren Riesenkreuzern „Queen Mary“ und „Princeß Royal“, den Schlachtkreuzer „Indefatigable“, das schnelle Großkampfschiff „Warspite“ und einen kleinen Kreuzer sowie ein halbes Dutzend Zerstörer eingebüßt; der Rest — 3 Schlachtkreuzer und 4 Linienschiffe war ganz sicher so schwer oder so ernstlich beschädigt, daß man von ihm mit gutem Recht als von „Trümmern“ sprechen kann. Es ist aber durchaus nicht gesagt, daß damit die britischen Verluste zu Ende seien. Ein großer Teil der nicht genannten Schiffe des Gros hat unzweifelhaft ebenfalls ernstlich gelitten. Nur das läßt Jellicoes Verhalten verständlich erscheinen. Namentlich werden an Bord große Personalverluste eingetreten sein. Darauf deutet die Tatsache hin, daß die britische Admiralität unmittelbar nach der Schlacht die im Mittelmeer und Atlantischen Ozean kreuzenden Schiffe zurückrief

und anordnete, daß alle sonst im Auslande befindlichen Kriegsschiffe die Hälfte ihrer Besatzungen heimzusenden haben. Wozu? die Antwort kann nur lauten: um die entstandenen Lücken aufzufüllen.

Die Verluste an Schiffen betragen auf englischer Seite:

	Tonnen	Besatzung Mann
Großkampfschiff Warspite	28 000	1000
„ Marlborough	28 000	950
Schlachtkreuzer Queen Mary	30 000	1400
„ Prinzeß Royal	30 000	990
„ Indefatigable	19 050	780
„ Invincible	20 300	780
Panzerkreuzer Defence	14 800	850
„ Black Prince	13 750	700
„ Warrior	13 740	—*
„ Euryalus	12 200	—*
Kleiner Kreuzer Birmingham	5 530	400
„ ?	5 530	400
Zerstörer-Führer Turbulent	1 900	160
„ Tipperary	1 900	160
„ Nestor	1 900	160
„ Nomad	1 900	160
„ Alcaster	1 900	160
Zerstörer Shark	970	100
„ Alcaster	950	100
„ Fortune	950	100
„ Ardent	920	100
„ ?	950	100
„ ?	950	100
„ ?	950	100
Tauchboot ?	1 000	30
„ ?	1 000	30
	239 050	9810

* Besatzung gerettet.

Die deutschen Verluste betragen:

	Tonnen	Besatzung Mann
Linienschiff Pommern	13 200	743
Schlachtkreuzer Lützow	28 000	—*
Kleiner Kreuzer Wiesbaden	4 900	400
„ Rostock	4 900	—*
„ Elbing	4 900	—*
„ Frauenlob	2 700	281
Torpedoboote fünf	2 900	200**
	61 500	1624

* Besatzung geborgen.
** halbe Besatzung geborgen.

Da der deutsche Admiralstab den Gesamtverlust unsererseits auf 2414 Tote angibt, nach vorstehender Zusammenstellung aber etwa 1624 ertrunken sein mögen, so werden auf den nicht gesunkenen deutschen Schiffen etwa 790 Mann gefallen sein. Dazu kommen 449 Verwundete. Die blutigen Verluste werden demnach ungefähr 1239 Mann betragen.

Auf den gesunkenen britischen Schiffen befanden sich 9810 Mann, von denen 177 gerettet und gefangen wurden. Wird davon abgesehen, daß die deutschen Granaten den britischen Panzer häufiger durchschlagen haben als umgekehrt; und infolgedessen auf den englischen Schiffen die furchtbare Sprengwirkung öfter eingetreten ist, auf die in der Einleitung hingewiesen wurde, so erscheint es als sehr wahrscheinlich, daß die blutigen Verluste auf der britischen Flotte sehr viel schwerer als auf der deutschen gewesen sein werden. Wenn zu den 9810 Köpfen, welche die Besatzung der gesunkenen britischen Schiffe bildeten und von denen nicht viele mit dem Leben davongekommen sein dürften, aber nur dieselben Verluste gezählt werden, die auf deutscher Seite zu beklagen sind, so kommt schon die Zahl 10 789 heraus. Wir glauben deshalb, daß die Personalverluste der britischen Flotte 11 000 Köpfe überschreiten werden.

Ob englischerseits strategische Absichten zur Schlacht geführt haben, wissen wir nicht. Möglich, daß französischer Druck die bisherige Zurückhaltung der britischen Oberleitung zur See überwunden hat. Wäre die Flotte Jellicoes erfolgreich gewesen, indem sie die deutsche Flotte vernichtete oder ihre Kampfkraft sehr herabsetzte, dann mag ein Vordringen der britischen Flotte in die Ostsee ins Auge gefaßt gewesen sein. Sollten solche Pläne in Frage kommen, so müßten sie jetzt bis auf bessere Zeiten verschoben werden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß die britische Flotte, ebenso wie die deutsche, sich auf einer Streife befunden hat und die Schlacht einfach die Folge einer zufälligen Begegnung gewesen ist. Es muß der Zukunft vorbehalten bleiben, zu enthüllen, wo hier das Wahre liegt. Noch ist die Zeit nicht gekommen um „Geschichte" zu schreiben.

* * *

Daß die deutsche Flotte gegen eine reichlich doppelte Ueberlegenheit — es fochten britischerseits mindestens 28 Großkampfschiffe gegen 16 schwächere deutsche, 9 englische Schlachtkreuzer gegen 5 deutsche, 6 britische Panzerkreuzer, die deutscherseits ganz fehlten, mindestens 20 kleine englische Kreuzer gegen eine geringere Anzahl bei uns; etwa 140 bis zu 1900 Tonnen große Torpedofahrzeuge gegen etwa 80 deutsche von durchschnittlich 600 Tonnen; 60 38-cm- und 160 34,3-, 130 30,5 gegen 138 deutsche 30,5 und 84 28-cm-Kanonen — siegreich fechten konnte, bewirkte eine ganze Reihe von Umständen. Zunächst die Entschlossenheit und Geschicklichkeit des Vize-Admiral Scheer und des Führers der deutschen Aufklärungsflotte, Vize-Admiral Hipper. Beide wurden durch die ihnen unterstellten Admirale und Kommandanten in mustergiltiger Weise unterstützt. Weiter der Geist, der die sämtlichen Besatzungen durchglühte; dann aber auch die systematische Schulung des Personals, die, allen Möglichkeiten des Ernstfalls Rechnung tragend, seit Jahrzehnten eine Ausbildung gesichert hatte, die es gestattete, alle in dem vorhandenen Material schlummernden Kräfte wirksam werden zu lassen, alle technischen Einrichtungen im Sinne ihrer Schöpfer auszunutzen. Weiter: dieses Material selbst, das sich nach allen Richtungen hin bewährte; das Schiff als solches und alle seine rein schiffsbaulichen Einrichtungen, der Schutz gegen die feindliche Waffenwirkung, vom Panzer bis zu den die Schwimmfähigkeit auch bei schweren Schäden erhaltenden Vorkehrungen; die Geschütze mit ihren Laffetten, die Geschosse, deren

Sprengladung und Zünder, die Entfernungsmesser und Fernrohrvisiere, an deren Vervollkommnung Wissenschaft und technische Ausführung in nie ermüdender und gründlichster Weise zusammengearbeitet hatten. Und umso höher durfte das Erreichte eingeschätzt werden, als es einem Gegner abgerungen war, dessen Mut und Leistungsfähigkeit mit Recht sehr hoch eingeschätzt werden muß. Die britischen Seeleute haben glänzend gefochten und vortrefflich war das ihnen zur Verfügung stehende Material. Was für Geld zu haben, war für die Erhaltung britischer Seemachtstellung immer gerade gut genug gewesen. Nie hatte das Parlament mit den für die Flotte beantragten Mitteln gegeizt; und ein Tadel seinerseits erstreckte sich immer nur darauf, daß die Regierung nicht genug fordere. Wenn dieses Material und das ihm Leben verleihende Personal sich bewährte, so war aber auf deutscher Seite nach allen diesen Richtungen hin doch ein Plus vorhanden, das ausreichte, um die Schale des Siegs zu unsern Gunsten sinken zu lassen.

Nach der Schlacht war die — oder ist — die Aufgabe, die Flotte möglichst schnell wieder verwendungsbereit zu machen. Wir dürfen hoffen, daß Deutschland nicht allein die seinen Schiffen geschlagenen Wunden schneller geheilt, sondern auch die Lücken im Personal in kürzerer Zeit als unsere Feinde mit Männern aufgefüllt haben wird, die ihr Handwerk verstehen.

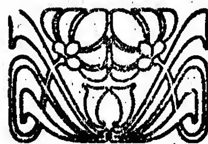
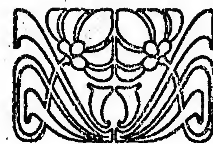
Und wenn es dann unserer Flotte beschieden sein sollte, wiederum für Kaiser und Reich hinauszuziehen, dann möge ihr beschieden sein, daß die Schlacht früher am Tage beginnt als diesmal. Wären beide Parteien nur drei Stunden früher aneinander geraten, so würde das Ergebnis ein für Großbritanniens Seemachtstellung vielleicht verhängnisvolles geworden sein. Die Engländer haben allen Grund, Gott dafür zu danken, daß die Schleier der Nacht den deutschen Admiral daran gehindert haben, die schon erreichten Erfolge zu einem so entscheidenden Siege auszubauen, wie es vor 111 Jahren der Tag von Trafalgar für die britische Vormachtstellung zur See geworden ist.

Daß die Zeit noch nicht gekommen ist, um sagen zu können, welchen Einfluß auf die strategische Lage „die größte Seeschlacht" hat oder haben wird, wurde schon angedeutet. Was die englischen Zeitungen stets tun, wenn ihnen etwas gegen den Strich geht, das ist auch hier geschehen: sie schimpfen und lügen dann. Zeppeline sollten hauptsächlich die Ursache der britischen Schiffsverluste sein, von den Deutschen gestreute Minen waren an dem Sinken der britischen Schiffe schuld, obgleich kein Luftschiff zu sehen gewesen ist und nur die Engländer mit Streuminen gearbeitet haben. Die englischen Zeitungen trösten ihre Leser auch damit, daß die Bockade nach wie vor wirksam bleiben werde. Das ist nicht zu leugnen; was aber drüben nicht beachtet wird, ist die geographische Lage Englands, welche eine Absperrung der Mittelmächte vom Weltverkehr erleichtert. Wenn dort die Russen säßen und in Deutschland die Engländer, so könnten erstere die letzteren auch vom Weltverkehr absperren.

Der Hauptwert der am 31. Mai d. J. erfochtenen Vorteile liegt auf moralischem Gebiet: der Glaube an Englands Unbesiegbarkeit auf dem Wasser ist schwer erschüttert worden.

Und noch eins, was für den Leser nicht ohne Interesse sein dürfte: am 15. Mai 1914 besaß England Kriegsschiffe, deren Gehalt 2 355 780 Tonnen umfaßte. Bis Anfang Juni hatte es von diesem Bestande — ungerechnet die erst während des Krieges eingestellten Hilfsdampfer — 603 500 Tonnen, d. h. reichlich 25 % verloren! Zum Vergleich sei angeführt, daß zur selben Zeit Frankreich eine Flotte von 749 000, Rußland eine solche von 362 000, Italien eine von 455 000 und Japan eine von 580 000 Tonnen besaß.

Solche Zahlen reden eine verständliche Sprache!



Kaiser Wilhelm II. in Admiralsuniform

Nach einer Steinzeichnung von Ernst Pickardt



Großadmiral von Koester, der Lehrmeister unserer Flotte.



Geh. Oberbaurat Dr. ing. Veith



Geh. Oberbaurat Dr. ing. Bürkner

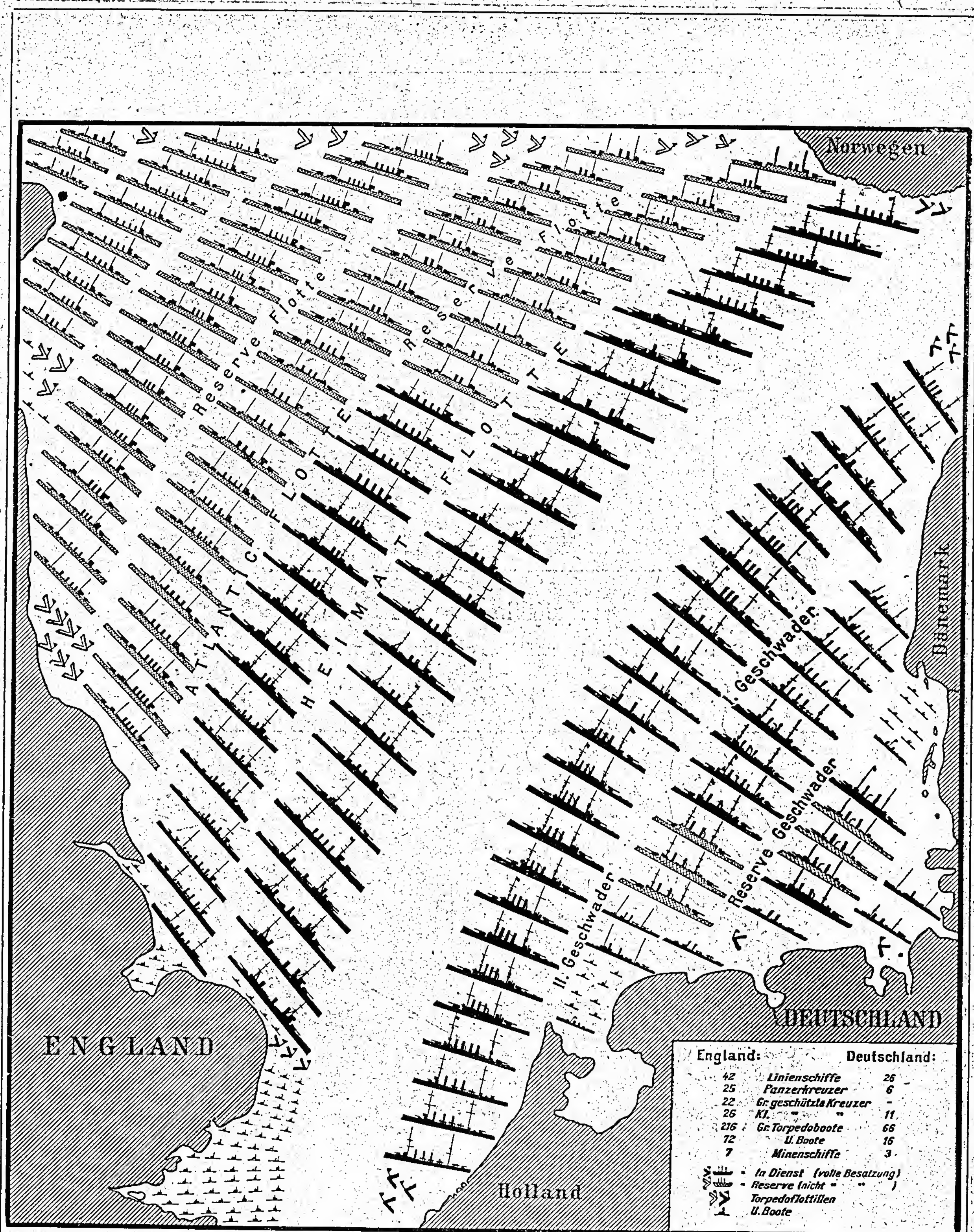
die Schöpfer unserer Großkampfschiffe.



Großadmiral von Tirpitz

der Organisator unserer Flotte

Federzeichnung von Ernst Pickardt.



Vergleichende Gegenüberstellung

der deutschen und der englischen Flotte im Jahre 1912



Admiral Scheer

der Sieger in der Seeschlacht



Vizeadmiral Hipper

der Befehlshaber der deutschen Aufklärungsschiffe in der Seeschlacht



Vizeadmiral Ehrhardt-Schmidt mit seinem Stabe



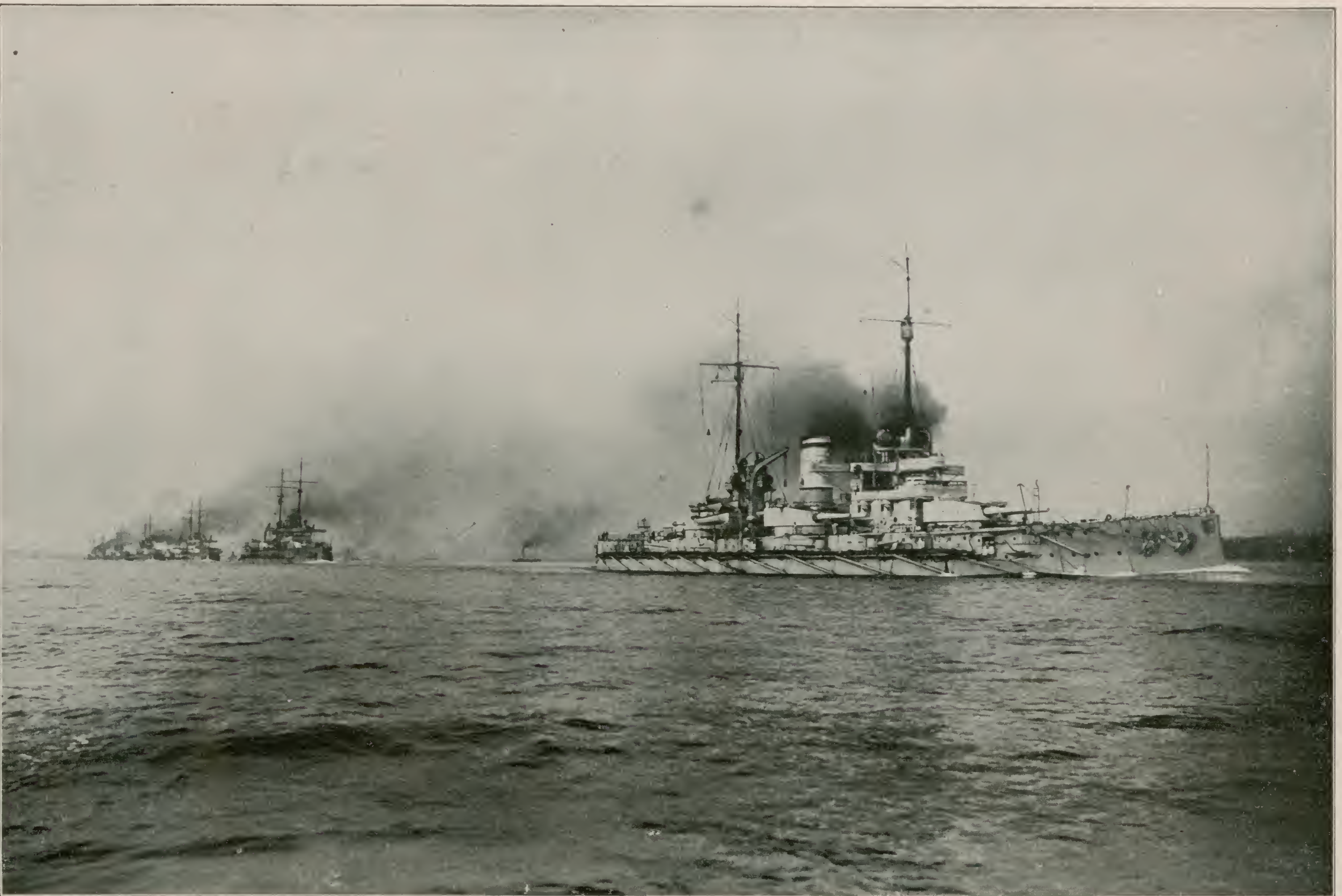
Admiral Scheer mit dem Stabe der Hochseeflotte



Vizeadmiral Hipper mit den Offizieren seines Stabes



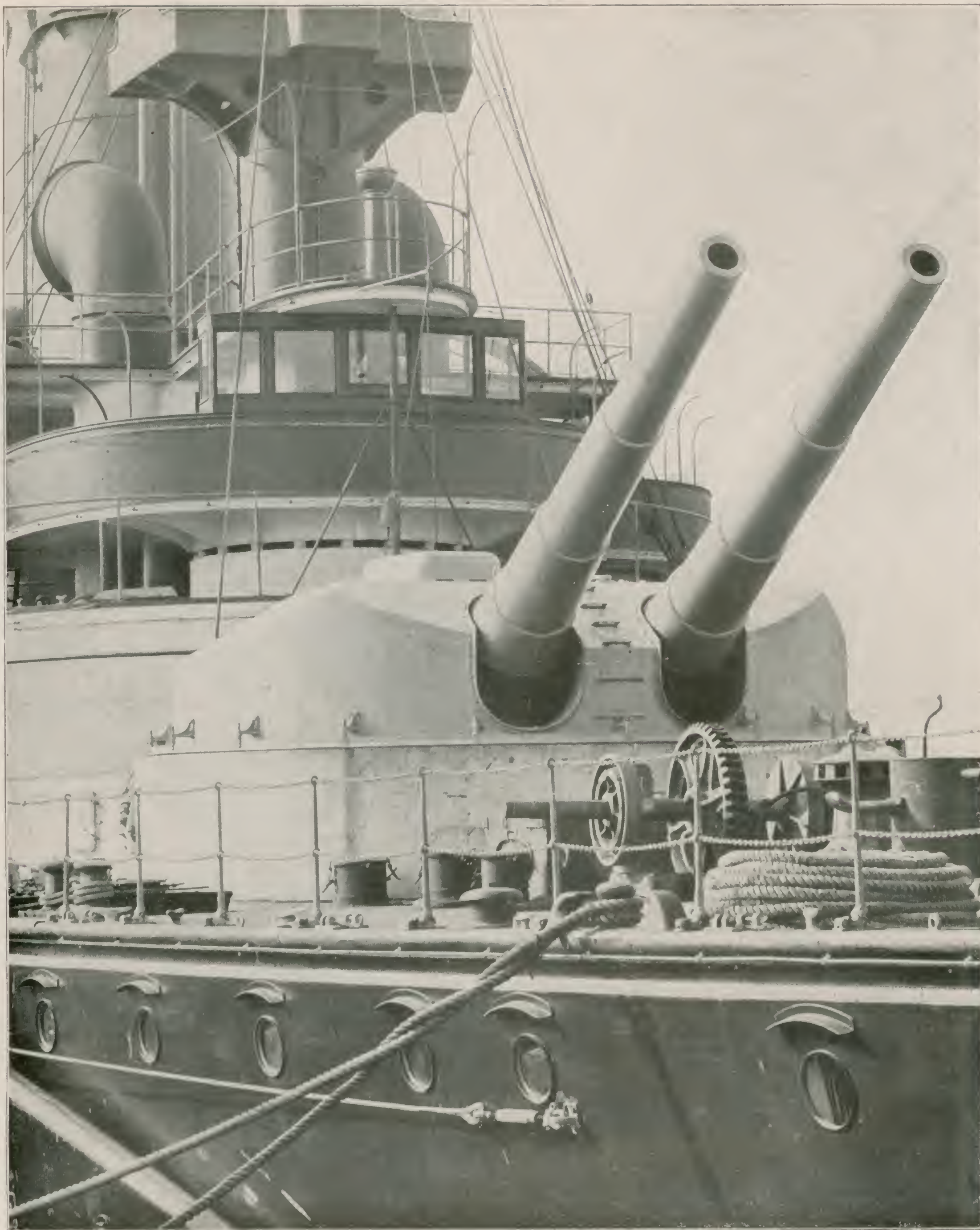
Deutsches Geschwader auf einer Erkundungsfahrt in der Nordsee



Ein Teil unserer Hochseeflotte



Die deutsche Hochseeflotte im Anmarsch



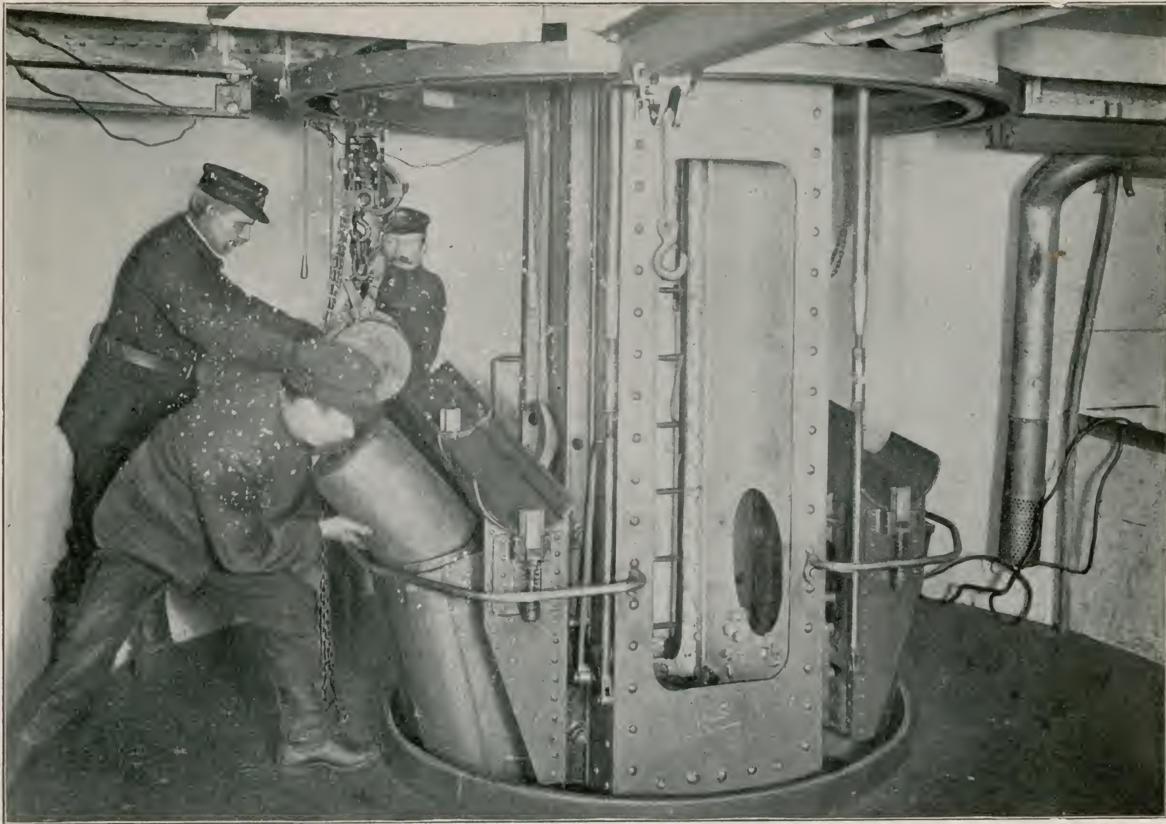
Kruppscher Doppelturm großen Kalibers



Feuernde Turmgeschütze.



Panzerkreuzer im Gefecht.



Munitionsförderung in eine Panzerkasematte.



Im Heizraum eines Großkampfschiffes.



Durchbruch von Torpedobooten durch die Kiellinie der Schlachtschiffe.



Angreifende deutsche Torpedoboote



Abfeuern eines Torpedos vom Torpedoboot

S. M. S.
„Pommern"

In der Schlacht am 31. Mai 1916 durch Torpedoschüsse zum Sinken gebracht.



Stapellauf: 1905
Wasserverdrängung: 13200 Tonnen
Länge: 125,9 m
Geschwindigkeit: 19,26 Knoten
Besatzung: 743 Mann
Artillerie Vier 28 cm-, vierzehn 17 cm-, zwanzig 8,8 cm-Geschütze, zwei Masch.-Gew.



Kleiner Kreuzer der Städteklasse.

S. M. S. „Wiesbaden“
gesunken in der Schlacht

S. M. S. „Rostock“
in der Schlacht verletzt und auf der Heimfahrt gesunken

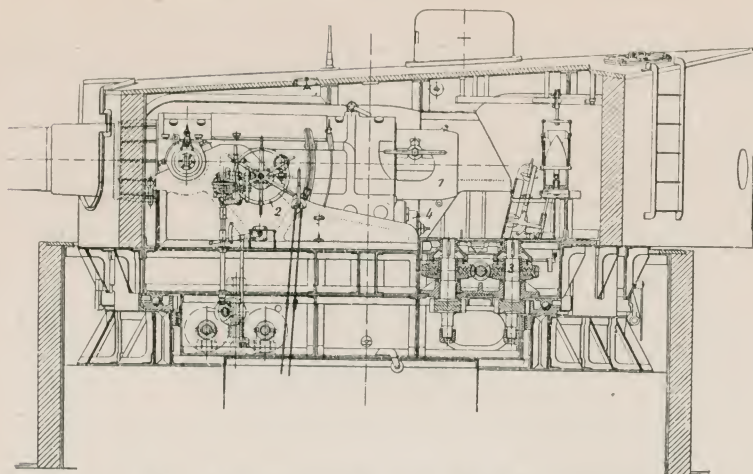
S. M. S. „Elbing“
auf der Heimfahrt gesprengt



Stapellauf: 1902
Wasserverdräng.: 2700 Tonnen
Länge: 104,4 m
Geschwindigkeit: 21,5 Knoten
Besatz.: 281 Mann
Artillerie: Zehn 10,5 cm-Geschütze, zwei Maschinen-Gewehre

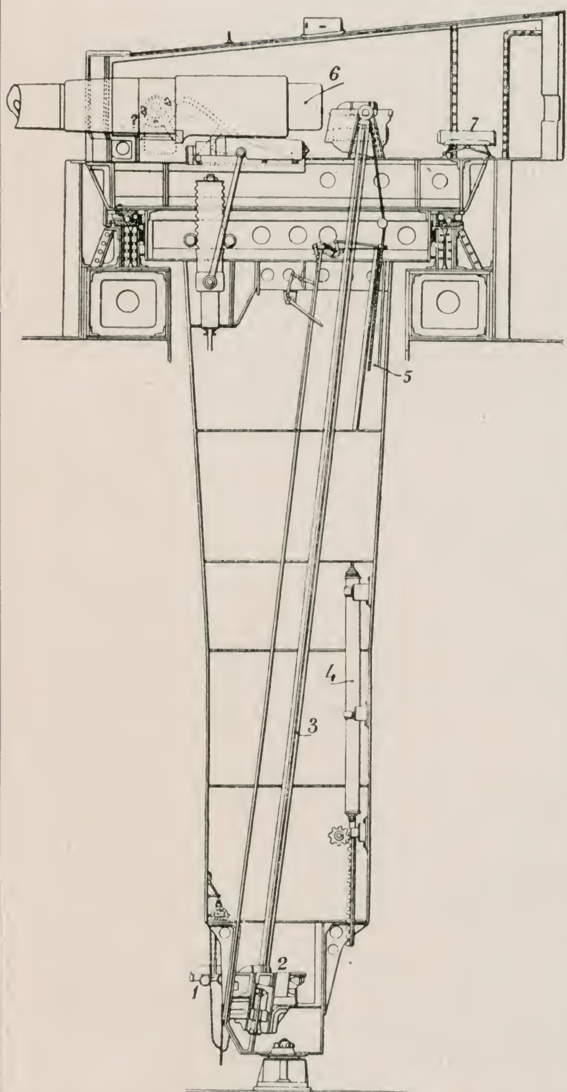
Kleiner Kreuzer „Frauenlob“

In der Nordseeschlacht in der Nacht vom 31. Mai zum 1. Juni torpediert und sofort gesunken



Querschnitt durch ein Schiffsgeschütz

1. Rohr. 2. Höhenrichtmaschine. 3. Seitenrichtmaschine. 4. Rücklaufbremse.

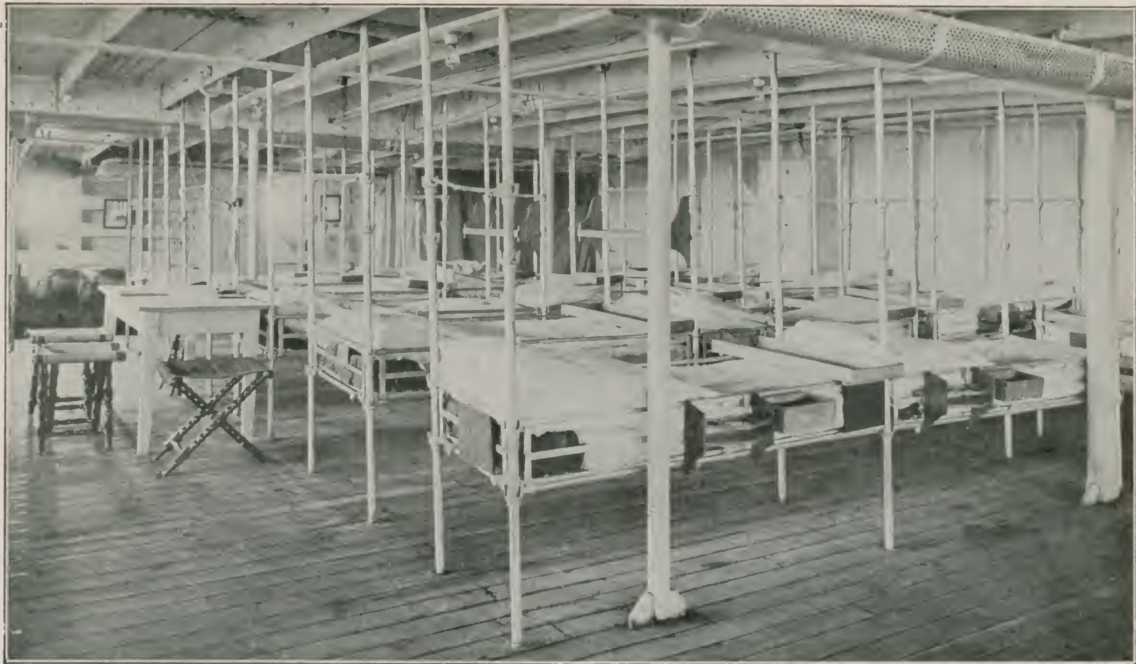


Skizze des Geschoßtransports im Schiff

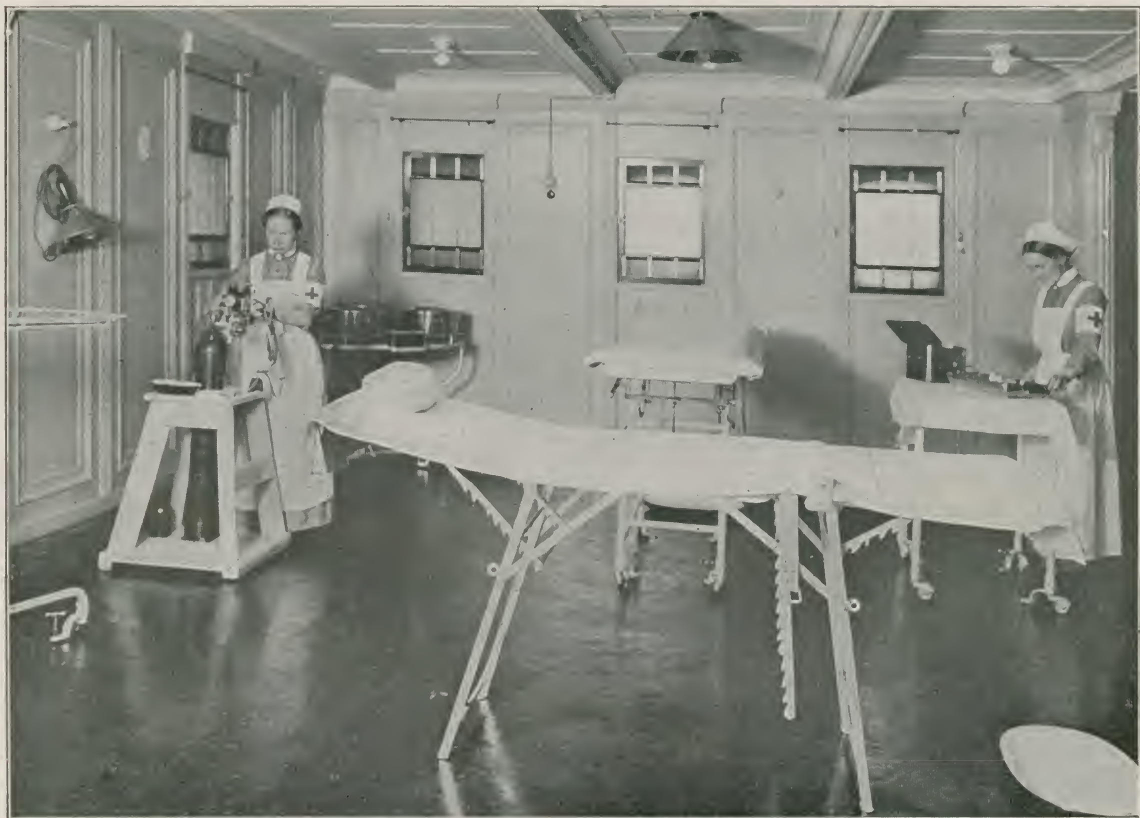
1. Geschoßtransportwagen. 2. Ladeschale. 3. Munitionsaufzug. 4. Hubzylinder. 5. Kabel für Hilfsheißvorrichtung. 6. Rohr. 7. Bereitschaftskartusche



Feuerleitung aus dem Gefechtsmars eines englischen Kriegsschiffes



Krankensaal für Mannschaften auf einem Lazarettschiff



Operationssaal eines Lazarettschiffes. Links: Narkoseapparat.



Admiral Jellicoe

Führer der englischen Flotte, auf seinem Flaggschiff



Admiral Beatty

Führer der englischen Schlachtkreuzer-Division



Der englische Panzerkreuzer „Defence“

Stapellauf: 27. Mai 1907. Wasserverdrängung: 14830 Tonnen. Länge: 149,3 m. Geschwindigkeit: 23,4 Knoten. Besatzung: 755 Mann. Artillerie: vier 23,4 cm-, zehn 19 cm-, sechzehn 7,6 cm-Geschütze.



Das englische Linienschiff „Marlborough“

In der Schlacht schwer beschädigt und auf der Rückfahrt nach England versunken

Stapellauf: 24. 10. 1912. Wasserverdrängung: 28000 Tonnen. Länge: 176,8 m. Geschwindigkeit: 21,8 Knoten. Besatzung: 1200 Mann. Artillerie: zehn 34,3 cm, zwölf 15,2 cm, zwei 7,6 cm, vier 4,7 cm = Geschütze



Der englische Panzerkreuzer „Euryalus“

Stapellauf: 20. 5. 1901. Wasserverdrängung: 12190 Tonnen. Länge: 134 m. Geschwindigkeit: 22,1 Knoten. Besatzung: 700 Mann. Artillerie: zwei 23,4 cm-, zwölf 15,2 cm-, zwölf 7,6 cm-, drei 4,7 cm-Geschütze. Zwei Maschinengewehre.



Der englische Panzerkreuzer „Queen Mary“

Am 31. Mai während der Nordseeschlacht gesunken

Stapellauf: 20. März 1912. Wasserverdrängung 30 000 Tonnen.
Länge: 201,2 m. Geschwindigkeit: Knoten. Besatzung: 1400 Mann.
Art.: acht 34,3 cm, sechzehn 10,2 cm, vier 4,7 cm-Gesch., 5 Masch.-Gew.



Der englische Panzerkreuzer „Queen Mary“

Am 31. Mai während der Nordseeschlacht gesunken

Stapellauf: 20. März 1912. Wasserverdrängung 30 000 Tonnen.
Länge: 201,2 m. Geschwindigkeit: Knoten. Besatzung: 1400 Mann.
Art.: acht 34,3 cm, sechzehn 10,2 cm, vier 4,7 cm-Gesch., 5 Masch.-Gew.



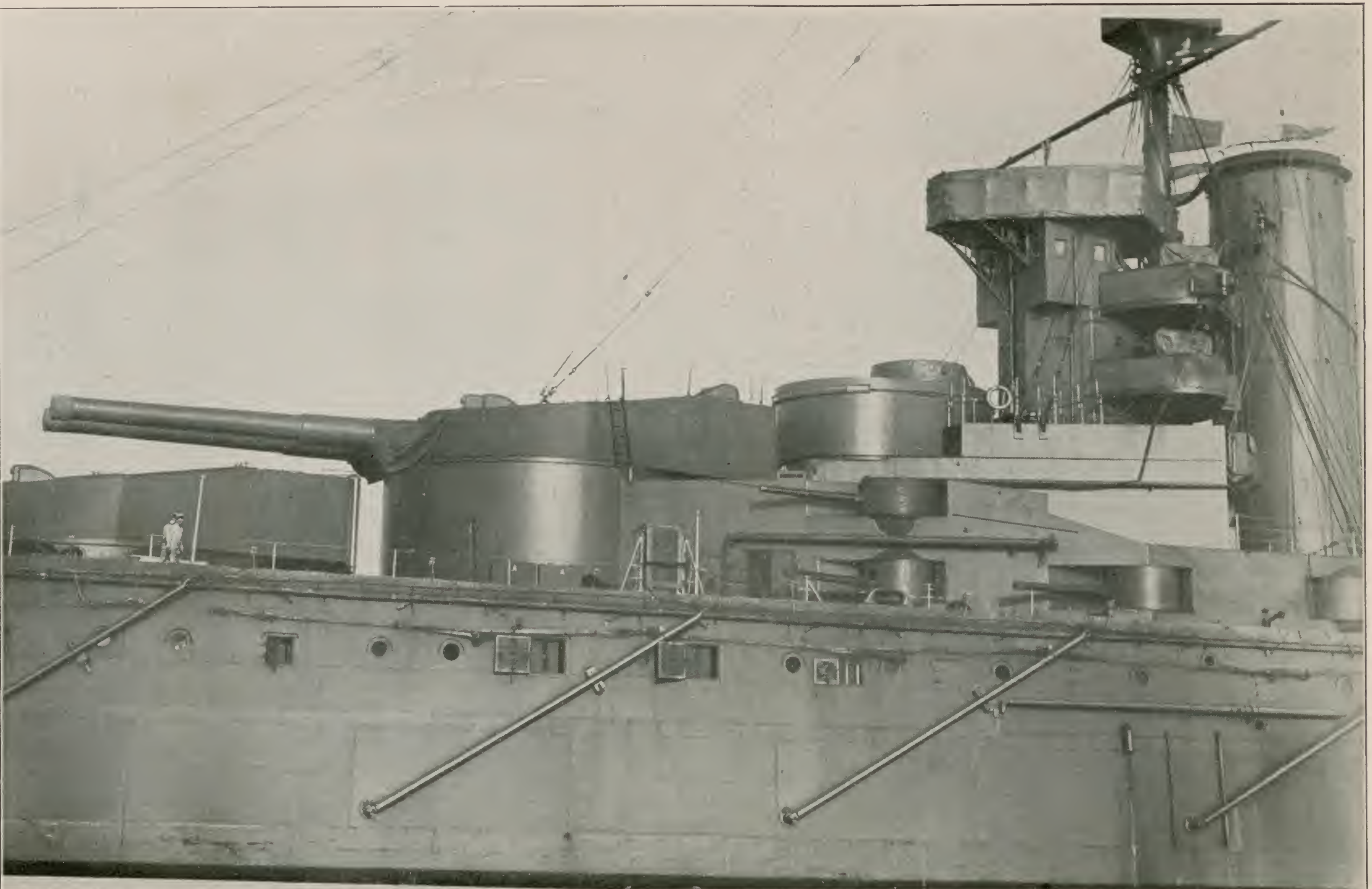
Die englischen Panzerkreuzer „Indefatigable", „Invincible", „Defence" und „Natal"

Die drei ersten sind in der Schlacht am 31. Mai gesunken



Der englische Panzerkreuzer „Princeß Royal“

Stapellauf: 29. April 1911. Wasserverdrängung: 30000 Tonnen. Länge: 201,2 m. Geschwindigkeit: 28,5 Knoten. Besatzung: 990 Mann. Artillerie: acht 34,3 cm-, sechzehn 10,2 cm-, vier 4,7 cm-Geschütze.

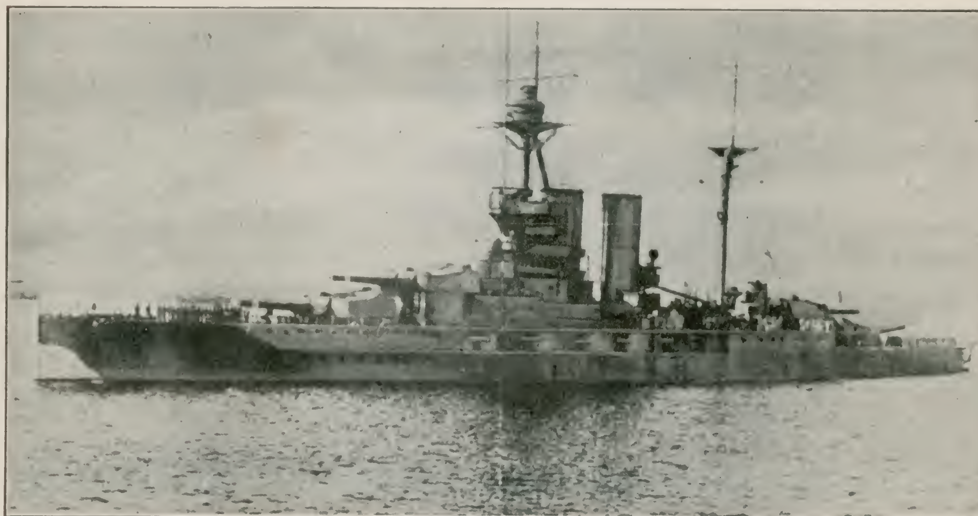


Die Artillerie des Vordecks des englischen Schlachtkreuzers „Princeß Royal“.



Englischer Panzerkreuzer „Indefatigable“

Stapellauf: 28. Oktober 1909. Wasserverdrängung: 19 050 Tonnen. Länge: 169,2 m. Geschwindigkeit: 26,7 Knoten. Besatzung: 780 Mann. Artillerie: acht 30,5 cm-, sechzehn 10,2 cm-, vier 4,7 cm-Geschütze.



Englisches Linienschiff „Warspite“

Stapellauf: 26. November 1913. Wasserverdrängung: 28 000 Tonnen. Länge: 182,9 m Geschwindigkeit: 25 Knoten. Besatzung: 1200 Mann. Artillerie: acht 38,1 cm, sechzehn 15,2 cm-, zwölf 7,6 cm, vier 4,7 cm-Geschütze.



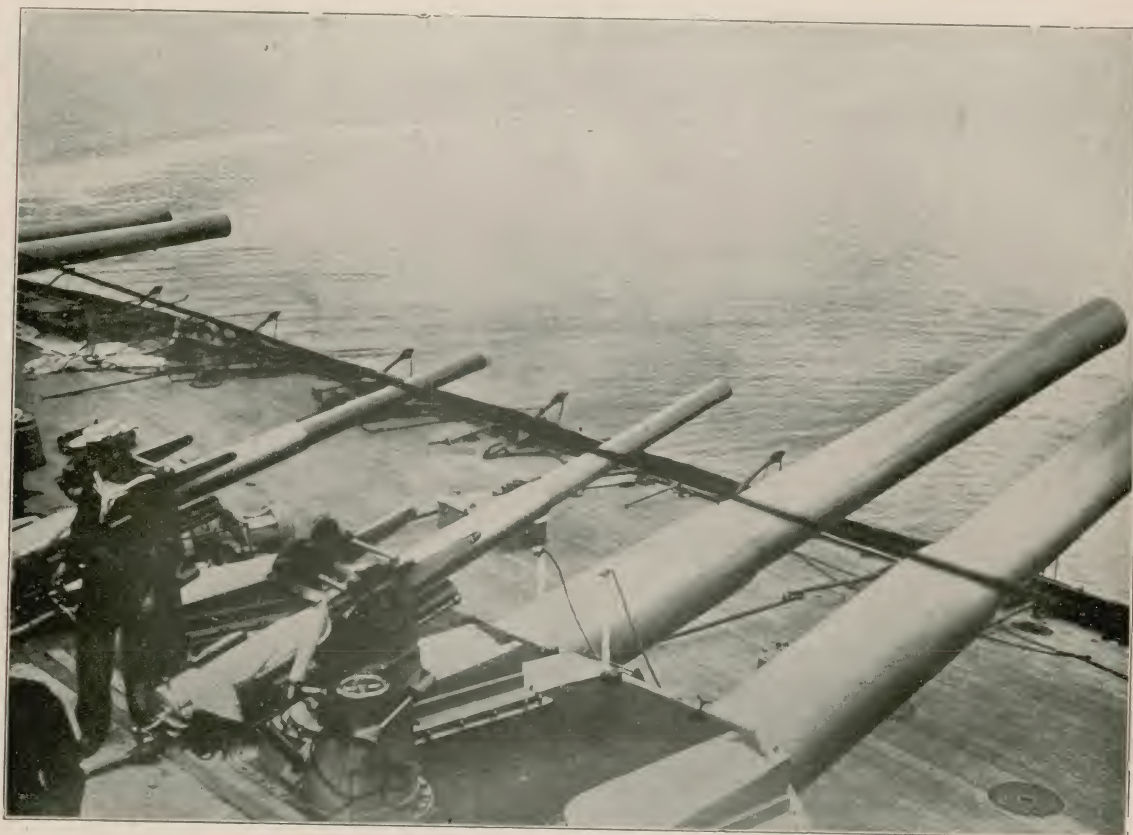
Englischer Panzer-Kreuzer „Black Prince“

Stapellauf: 1904
Wasserverdräng.: 14800 Tonnen
Länge: 146,3 m
Geschwindigkeit: 23,6 Knoten
Besatzung: 700 M.
Artillerie: sechs 23,4 cm-, zehn 15,2 cm-, zwanzig 4,7 cm-Geschütze



Englischer Panzerkreuzer „Warrior“. In der Nordseeschlacht am 31. Mai gesunken.

Stapellauf: 25. November 1905. Wasserverdrängung: 13 750 Tonnen. Länge: 146,3 m. Geschwindigkeit: 22,5 Knoten. Artillerie: sechs 23,4 cm-, vier 19 cm-, vierundzwanzig 4,7 cm-Geschütze. Besatzung: 720 Mann



Torpedoboots-Abwehr-Geschütze auf den Panzertürmen eines englischen Kampfschiffes.



(Gemälde von Mölsted)

Alte Seeschlachten:

Die Schlacht in der Kjögebucht am 1. Juli 1677.



Alte Seeschlachten.

Die holländische und englische Flotte nehmen vor der Schlacht an der Doggerbank am 5. August 1781 Gefechtsstellung ein.

Druck von R. Boll, Berlin NW 6

